

**Albert-Ballin-Forum
Hamburg
19. und 20. Mai 2022**

Symposium anlässlich
des 175. Jubiläums
von Hapag-Lloyd

zur Zukunft globaler Transfers

Waren, Menschen und Kulturen

Albert-Ballin-Forum Hamburg Symposium anlässlich des 175. Jubiläums von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation 10/2022



in Zusammenarbeit mit:



Franz Vranitzky Chair for
European Studies an der
Universität Wien



175
years

Am 27. Mai 1847 wurde die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) in Hamburg gegründet.

Anlässlich ihres 175-jährigen Jubiläums im Jahr 2022 veranstaltete die Hapag-Lloyd AG zum zweiten Mal das Albert-Ballin-Forum Hamburg und der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg lud zu einem Empfang, auf welchem auch die diesjährigen Albert-Ballin-Preise feierlich verliehen wurden.

Mit der Einrichtung des Albert-Ballin-Forums und mit der Auslobung der Albert-Ballin-Preise erinnert Hapag-Lloyd an den Mann, der das Unternehmen groß gemacht hat. Der Hamburger Reeder gilt als ein Motor der Globalisierung um 1900; stets verknüpfte er wirtschaftliche Tatkraft mit gesellschaftlicher und politischer Verantwortung.

Die Hapag-Lloyd AG gehört heute zu den führenden Anbietern im weltweiten Containerverkehr und verbindet Kontinente und Länder, Menschen und Kulturen. Als global ausgerichtetes Logistik- und Transportunternehmen übernimmt die Hapag-Lloyd AG Verantwortung für ihr Handeln und für die Welt, lebt Innovation und Nachhaltigkeit und fördert initiatives globales Handeln und Denken.

Albert-Ballin-Symposium zur Zukunft globaler Transfers: Waren, Menschen und Kulturen

Wie nie zuvor bedingt der Austausch von Menschen, Informationen und Gütern im 21. Jahrhundert nicht nur wirtschaftliche, sondern auch kulturelle, soziale und

politische Verbindungen. Wie nie zuvor sind diese weltweiten Verflechtungen jedoch auch Gegenstand heftiger Debatten.

Die Klimakrise, die Pandemie und nicht zuletzt der Krieg in der Ukraine evozieren Szenarien eines in seinen Einzelaspekten nunmehr äußerst eingeschränkt vorhersehbaren Umbruchs in ein anderes Zeitalter.

Mit dem Albert-Ballin-Forum im Mai 2022 lud die Hapag-Lloyd AG in Zusammenarbeit mit der Stiftung Historische Museen Hamburg und mit dem Franz Vranitzky-Chair for European Studies an der Universität Wien dazu ein, vor dem Hintergrund ihrer 175 Jahre währenden Geschichte nachdenkliche Blicke in die nahe und auch in die ferne Zukunft zu wagen:

Es galt, die Strukturen und die Dynamiken von wesentlichen weltweiten Transferrelationen zu rekonstruieren und mögliche künftige Entwicklungen pointiert in Bezug auf deren kulturelle, gesellschaftliche und politische Bedeutungen zu diskutieren.

In diesem Zusammenhang versteht sich das Albert-Ballin-Forum als ein interdisziplinäres wissenschaftliches Symposium, das der Reflexion historischer, aktueller und künftiger Prozesse von Globalisierung gewidmet ist. Im Jubiläumsjahr bot die Hapag-Lloyd AG damit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern die Möglichkeit, auf der Basis ihrer Forschungsergebnisse offene und kritische Perspektiven auf künftige globale Entwicklungen zu entwerfen. Für das aktuell unter dem Dach der Stiftung Historische Museen Hamburg im Aufbau befindliche Deutsche Hafenmuseum mit seinem inhaltlichen

Fokus auf Häfen als Knotenpunkte der Globalisierung konnten aus den dargestellten Forschungen und den Diskussionen des Forums zugleich wichtige Impulse für die laufende weitere Konturierung der inhaltlichen Konzepte gewonnen werden.

Dabei wurde deutlich, dass gesellschaftliche, politische und auch wirtschaftliche Akteure Krisen und Kriege auch und gerade als weltweite Herausforderungen wahrnehmen und stets auch aus globalen Perspektiven beantworten und antizipieren müssen: nachdenklich und nachhaltig, mit Vertrauen und mit Tatkraft, gemeinsam und mit Gemeinsinn, mit Weitsicht und mit Weltsicht.

Ebendiese zukunftsweisenden Eigenschaften repräsentieren auch die Trägerinnen und Träger der diesjährigen Albert-Ballin-Preise: Priscilla Achakpa aus Nigeria wurde von unserer Jury für ihr Lebenswerk der *Albert-Ballin-Preis für globales Handeln* zuerkannt – für die Entwicklung, Gründung und Leitung des internationalen *Women Environmental Programme (WEP)*.

Nachzudenken und vorzudenken – das trifft auch für die Träger:innen der diesjährigen *Albert-Ballin-Förderpreise für Nachwuchswissenschaftler:innen* zu. Mit ihren ebenso innovativen wie kritischen Studien haben sie unser Wissen und unser Verständnis für Chancen und Risiken, für Probleme und Prozesse weltweiter Vernetzungen in Vergangenheit und Gegenwart wesentlich erweitert und vertieft.

Mit dieser Publikation möchten wir die Vorträge des Albert-Ballin-Symposiums zur Zukunft globaler Transfers und die Beiträge zum Empfang des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg anlässlich des 175. Gründungsjubiläums der Hapag und der Verleihung der Albert-Ballin-Preise 2022 der Öffentlichkeit zugänglich machen – und damit einen Beitrag zur Diskussion um die Chancen und Risiken von „Globalisierung“ unter den Auspizien von Krisen und Kriegen leisten.

Hamburg im Juli 2022



Prof. Dr. Hans-Jörg Czech
Direktor und Vorstand der Stiftung
Historische Museen Hamburg



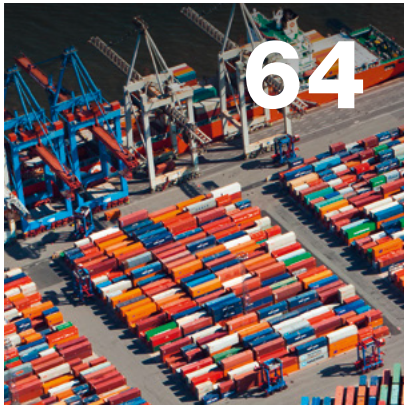
Univ.-Prof. Dr. Rainer Gries
Franz Vranitzky-Chair for European
Studies an der Universität Wien



Nils Haupt
Leiter Konzernkommunikation
Hapag-Lloyd AG

ALBERT-BALLIN-FORUM | 2022

	Editorial	4
	175 Jahre Hapag-Lloyd	
	Keynote von Frank Möller	8
1	Symposium	
	1.1 Waren	
	Globalisierung trifft Geoökonomie	
	Impuls von Katrin Kamin	20
	Gibt es Wohlstand ohne Wachstum?	
	Interview mit Gordon Wilmsmeier	24
	1.2 Passagiere	
	„Es wächst ein Marktsegment heran, das Nachhaltigkeitsstandards erwartet“	
	Interview mit Julia E. Beelitz	32
	„Das Denken ist aufgerüttelt“	
	Impuls zum Vortrag von Jörg Esser	38
	1.3 China	
	Sehnsüchte der Gegenwart und Wünsche der Vergangenheit	
	Interview mit Dominic Sachsenmaier	44
	Wie weit kann Demokratie reisen?	
	Essay von Heike Holbig	50
	1.4 Flucht	
	Die Realität der Flucht	
	Bericht zur Podiumsdiskussion von Maximilian Engler	58
	Am Scheitelpunkt der Globalisierung	
	Kommentar von Fenja Wiechel-Kramüller	64



2	Senatsempfang	
	2.1 175 Jahre Hapag-Lloyd	
	Rede des Ersten Bürgermeisters	
	Dr. Peter Tschentscher	72
	Rede von Michael Behrendt,	
	Aufsichtsratsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG	76
	Rede von Rolf Habben Jansen, Vorsitzender	
	des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG	78
	2.2 Albert-Ballin-Preise	
	Die Albert-Ballin-Preise 2022	84
	Albert-Ballin-Preis für globales Handeln 2022	
	Laudatio von Nora Bossong	88
	Dankesrede von Priscilla M. Achakpa	92
	Albert-Ballin-Preise für Globalisierungsforschung 2022	
	Laudatio von Rainer Gries	96
	Die Förderpreisträger:innen 2022	98
	Die Albert-Ballin-Preise 2018	100
	Die Preisträger:innen 2018	102
	Quellenverzeichnis	104
	Impressum	105



175 Jahre Hapag – 175 Jahre globale Transfers

VON FRANK MÖLLER

Von den vorsichtigen Anfängen unter ihrem ersten Vorsitzenden Adolph Godeffroy bis zur globalen Containerrevolution blickt die Hapag auf eine nunmehr 175-jährige Geschichte zurück. Sie erzählt von einer unternehmerischen Vision, einer Globalisierung voller Brüche – und bis heute ungelösten Fragen.



ZUR PERSON

PD Dr. Frank Möller ist Historiker an der Universität Greifswald. Er forscht und lehrt zur Sozial-, Politik- und Kulturgeschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts.

Vor 175 Jahren sah Hamburg anders aus. Die Stadt hatte damals rund 200.000 Einwohner, Altona gehörte zu Schleswig und damit zum Königreich Dänemark. Der Große Brand von 1842 lag gerade einmal ein halbes Jahrzehnt zurück. Hamburg, eine stolze, freie Stadt innerhalb des Deutschen Bundes, war zwar formal eine Republik – den meisten Bewohnern fehlte aber das Wahlrecht. So lag die politische Macht bei einer Elite reicher Kaufleute.

Hamburg war damals noch wie eine Stadt der Frühen Neuzeit, die jede Nacht die Tore der Wallanlage verschloss. Für diese ärmlichen Gängeviertel fand der Pastor Johann Hinrich Wichern 1847 klare Worte: „Die scheußlichste Pestluft aus den Gossen erfüllt zuzeiten die enge Straße“.

1847: Überfahrt nach Plan

Unter den Kronleuchtern der Hamburger Börse traf sich am 27. Mai 1847 ein erlesener Kreis aus 30 Kaufleuten. Einberufen wurde die Versammlung von einer Gruppe eher jüngerer Aufsteiger: dem frischgebackenen Reeder Ferdinand Laeisz, dem Schiffsmakler August Bolten, dem Vorsitzenden des Hamburger Handelsgerichtes Adolph Halle und Ernst Merck, Senator im Stadtrat und Teilhaber in der Privatbank seines Vaters. Die vier witterten ein Geschäft.

Mitte des 19. Jahrhunderts, zur Zeit der Industrialisierung, waren die Geburtenzahlen Europas hoch und die Sterberate sank. Die Bevölkerung wuchs und ballte sich, wo immer es Arbeit gab. Ernteaussfälle und Hungersnöte gehörten in den städtischen Zentren zur Normalität. Wer es sich leisten konnte, verließ daher das sich rasant modernisierende Europa, suchte neues Land und setzte über nach Amerika. Allein in den Jahren zwischen 1844 und 1854 emigrierten pro Jahr rund 115.000 Deutsche über den Atlantik.

In diesen vielversprechenden Markt überseeischer Migration wollten auch die Hamburger Kaufleute einsteigen, die sich in der Börse versammelt hatten und sahen im Gründungsstatut der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) für den Anfang eine Verbindung zwischen Hamburg und New York per Segelschiff vor. Ziel der Gesellschaft war der Betrieb einer Transatlantikpassage mit eigenen und gecharterten Schiffen, regelmäßig, verlässlich und zügig – für Waren, Passagiere und Postsendungen.

1847 bis 1888: Anfänge in der Ära Godeffroy

Unter den in der Hamburger Börse anwesenden 30 Kaufleuten wurden zunächst 60 Aktien zu je 500 Mark ausgegeben. Das war auch für damalige Verhältnisse ein eher kleines Startkapital. Die Weitergabe der Anteile war zudem streng reglementiert: Verkäufe blieben auf Hamburger Bürger beschränkt und mussten von der Direktion persönlich bewilligt werden. Die Direktion, das waren damals Adolph Godeffroy, Ferdinand Laeisz und Ernst Merck. Als erster Direktor wirkte der gerade aus Kuba zurückgekehrte Kaufmann Godeffroy.

Nachdem die Hapag ihre ersten vier Schiffe angeschafft hatte, konnte sie am 15. Oktober 1848 den Verkehr über die Nordatlantikroute aufnehmen. Direktor Godeffroy legte dabei von Beginn an Wert auf Gewissenhaftigkeit, wie der erste Aktionärsbericht zeigt: Sogar die Kapitäne habe man handverlesen, da sie „durch ein freundliches, umgängliches und angenehmes Wesen den Passagieren den Aufenthalt an Bord möglichst angenehm zu machen wissen“. Jedes der Schiffe hatte außerdem eine frei zugängliche Bibliothek. Man wollte den Kunden ein ganzheitliches Reiseerlebnis bieten.

In einer Zeit, in der einer von zehn Passagieren auf der Atlantikpassage starb, zumeist an Krankheiten und Unfällen, war dieses Geschäft auch für die Hapag ein Risiko. So ereignete sich eine der größten Schiffskatastrophen der Unternehmensgeschichte unter Godeffroys Führung: Der Untergang der „Austria“.



Die ersten beiden Segelschiffe der Hapag aus dem Jahr 1848: Die „Deutschland“ und die „Nord-America“ brauchten aufgrund wechselnder Windrichtungen für die Überfahrt nach New York etwa zwölf Tage länger als für die Rückkehr nach Hamburg

1858: Der Untergang der „Austria“

Das Dampfschiff „Austria“ war 1857 in Schottland gebaut worden. Nachdem sie für eine kurze Zeit als Truppentransporter der britischen Armee gedient hatte, befuhr sie für die Hapag ab Mai 1858 regelmäßig den Nordatlantik. Godeffroy verfolgte auf diesem Schiff ein für damalige Verhältnisse hochmodernes Hygienekonzept.

Krankheiten erklärte man sich auch Mitte des 19. Jahrhunderts noch anhand der sogenannten Miasmentheorie: Von Viren oder Bakterien wusste man nichts, sondern glaubte, dass übelriechende Luft für Krankheiten verantwortlich sei. Die Besatzung der Hapag-Schiffe war daher angewiesen, regelmäßig zu lüften und die Innenräume gründlich auszurauchern. Hierfür wurde auf heißglühenden Ketten Teer verdampft und die beißende Luft zu Desinfektionszwecken durch die Decks ventiliert. So auch auf der „Austria“.



Schwimmbad auf der „Vaterland“: Albert Ballins Ehrgeiz, mit luxuriösen Passagierdampfern die Schiffe der englischen Konkurrenz auszustechen, schöpfte auch aus seinem nationalen Sendungsbewusstsein

Am 13. September 1858 verbrannte sich jedoch ein unvorsichtiger Matrose bei dieser Arbeit die Hände. Die glühende Metallkette fiel ihm herunter und entzündete den Holzboden der „Austria“ sofort. Als bei den ersten verzweifelten Löschversuchen zusätzlich noch ein Teereimer umfiel, stand das Schiff bald vollständig in Flammen. Die Maschinisten erstickten sofort und auch der Steuermann musste seine Position räumen. Der Dampfer raste lichterloh brennend, unkontrolliert und mit Höchstgeschwindigkeit über den Ozean. Ob der Kapitän wirklich „Wir sind verloren!“ rief, wie es in einigen Berichten heißt, ist nicht sicher. Fest steht aber, dass eine Massenpanik ausbrach. Etliche Rettungsboote kenterten bei dem Versuch, sie zu Wasser zu lassen, oder während sie in die rotierenden Schiffsschrauben trieben. Insgesamt starben bei dem Unglück 456 Passagiere und Besatzungsmitglieder. Nur 85 Menschen überlebten.

Trotz des Untergangs der „Austria“ verfügte die Hapag zwölf Jahre später über eine Flotte aus insgesamt zwölf Dampfschiffen. Das doch augenscheinlich noch recht

langsame Wachstum des jungen Unternehmens erklärt sich vor allem aus der globalen Wirtschaftslage: Die Bankenkrise in den USA 1857 und der Amerikanische Bürgerkrieg (1861 bis 1865) setzten auch die Hamburger Schifffahrtsbranche unter Druck. Besonders die Gründerkrise von 1873 mitsamt ihrer internationalen Schutzzollpolitik warf den freien Handel weltweit zurück.

1888 bis 1918: Aufstieg in der Ära Ballin

Einen entscheidenden Kurswechsel gab es erst unter Albert Ballin, dem Sohn eines jüdischen Kleinunternehmers. Ballin wurde 1888 in das Direktorium der Hapag berufen. Als er 1899 den Posten des Generaldirektors übernahm, war in der Hapag nichts mehr von der anfänglichen Bedächtigkeit des Hamburgischen Kaufmannsgeists zu spüren. Das Unternehmen avancierte zum Global Player.

Ballin setzte die ersten Doppelschraubendampfer der Hapag in Betrieb, die wegen ihrer neuen Antriebstechnik öffentlichkeitswirksam mit dem „Blauen Band“ für die schnellste kommerzielle Atlantiküberfahrt ausgezeichnet wurden. Auf ihnen reisten Erste-Klasse-Passagiere zudem in unvorstellbarem Prunk. Die Schiffe der Imperator-Klasse hatten nicht nur einen Ballsaal mit 450 Quadratmetern Grundfläche und Schwimmbäder an Bord, sondern auch Appartements von 126 Quadratmetern, die Gäste für eine Überfahrt buchen konnten.

Spielte die Imperator-Klasse bewusst mit einem Hauch von Luxus und Exklusivität, so dienten andere Schiffe dem effizienten Warentransport. Der Schlüssel zum Erfolg der Hapag war folglich ein hybrides Geschäftsmodell, das Passagier- und Warentransport lukrativ zu verbinden wusste. Von 1891 bis 1901 verdoppelte die Hapag so ihre Passagierzahlen, vervierfachte aber gleichzeitig das Volumen ihres Gütertransports.

Kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs bestand die Flotte der Reederei schließlich aus 172 Ozeandampfern und weitere 19 Schiffe waren im Bau. Die 1914 vom Stapel gelassene „Vaterland“ der Imperator-Klasse war damals mit 54.000 Bruttoregistertonnen und einer Länge von 290 Metern das größte Schiff der Welt. Ballins Ziel, die beeindruckenden Schiffe der Olympic-Klasse der „White

Star Line“ – dazu gehörte auch die „Titanic“ – an Länge und Ingenieurskunst zu übertreffen, war erreicht: Die Hapag war die größte Reederei der Welt.

1891: Kreuzfahrten auf der „Augusta Victoria“

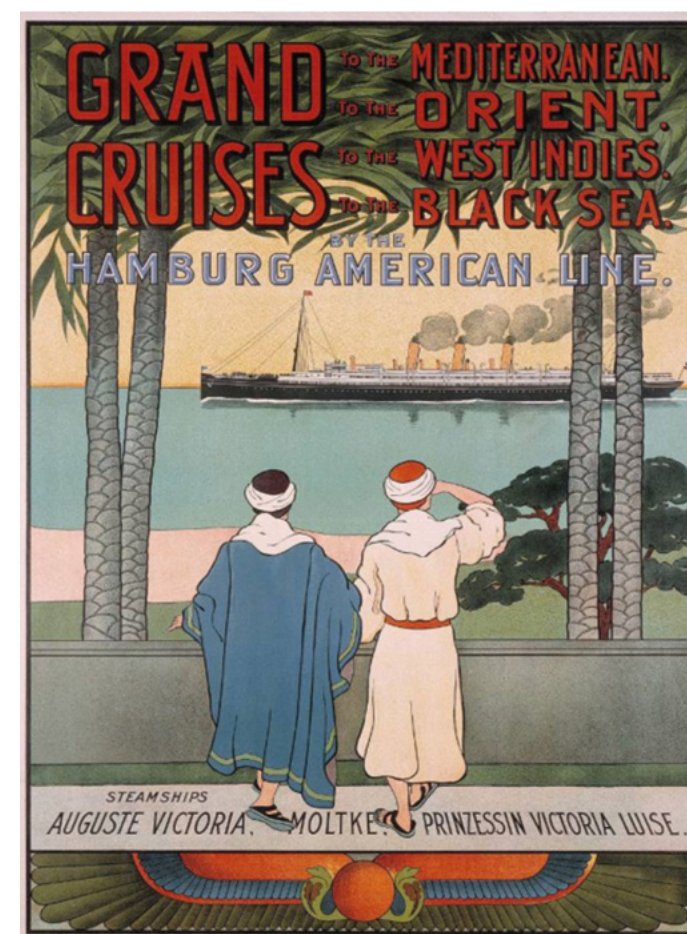
Schon damals transportierte die Hapag gemeinsam mit Gütern und Passagieren auch Bilder, Träume und Fantasien einer fremden Welt. Dass das Versprechen, die Welt kennenzulernen, besonders in den Wintermonaten ein gutes Geschäft sein konnte, ahnte der findige Gene-

raldirektor schon im Jahre 1891. Ballins Presseabteilung warb daher gezielt mit der Exotik der Ferne.

Zwar ist Ballin nicht der Erfinder der Kreuzfahrt, aber die Hapag bot 1891 immerhin die weltweit erste Mittelmeer- und Orient-Kreuzfahrt an. Die Jungfernfahrt des Luxusdampfers „Augusta Victoria“ begleiteten sowohl ein Pressezeichner als auch ein Journalist. Letzterer warb für die Kreuzfahrt als Ausweg aus der verstädterten wilhelminischen Gesellschaft: „Heute haben die jungen Leute (...) kein Gefühl für die Gefahr und kaum eine andere Sorge, als sich ebenso nett zu kleiden und zu amüsieren, wie daheim in ihren Gesellschaften und Theatern, oder wie in den Badeorten.“

Abenteuerlicher gestimmten Geistern böte das Angebot der Hapag fremde Kultur in leicht bekömmlichen Häppchen: „Ist es nicht köstlich, eine ganze Reihe prachtvolle Länder und Städte (zu) besuchen“, fragte der Journalist seine Leserinnen und Leser, „ihre malerischen Scenerien und wundervolle Vegetation unter sonnigem Himmel bewundern zu können, ohne Wagen und Hotel wechseln zu müssen, der Sorge um das Gepäck (...) unterworfen zu sein, und neue Völker, neue Sitten und Gewohnheiten kennen zu lernen, ohne ihnen die Sitten der Heimath zum Opfer zu bringen?“ Zumindest in diesem journalistischen Bericht tritt die ernstgemeinte Neugierde auf fremde Kulturen hinter dem Wunsch nach einer bequemen Komfortzone zurück. Kulturtransfer, so zeigt schon diese frühe Phase des Tourismus, kann scheitern, wenn die Offenheit für das Andere fehlt.

Obwohl Ballin die Flottenpolitik des Kaiserreiches zeit lebens bejaht hatte, war der gegen Ende seines Wirkens ausgebrochene Erste Weltkrieg für ihn der „dümmste und blutigste Krieg, den die Weltgeschichte gesehen hat.“ Seit 1917 blickte er seinem Ausgang zunehmend hoffnungslos entgegen und befürchtete den vollständigen Zusammenbruch der politischen Ordnung. Als der Kieler Matrosenaufstand auch Hamburg erreichte, nahm Ballin – bewusst oder versehentlich, das ist nicht belegt – eine Überdosis Schlafmittel. Am 9. November 1918, dem Tag der Flucht seines verehrten Kaisers, starb er.



Auf Durchreise im Orient: Mit Werbeplakaten wie diesen bediente die Hapag-Presseabteilung vor 100 Jahren auch die romantizistischen Kulturvorstellungen einer wintermüden wilhelminischen Kundschaft

1919 bis 1945: Schifffahrt zwischen Kriegen

Bereits während des Ersten Weltkrieges wurden viele Schiffe der Hapag beschlagnahmt. Mit dem Versailler Vertrag 1919 musste dann auch die restliche Flotte der Hamburger Reederei nach Ballins Tod an die Siegermächte abgetreten werden. Die Hapag verlor so insgesamt 178 Ozeandampfer und ihr vollständiges Auslandsvermögen an die US-amerikanische Konkurrenz. Diese besaß nun zwar eine ansehnliche Flottenstärke, nicht aber das Know-how, um sie eigenständig zu betreiben. Der amerikanische Harriman-Konzern war daher gezwungen, eine Kooperation mit der Hapag einzugehen, die inzwischen unter der Führung des späteren Reichskanzlers Wilhelm Cuno stand.

Im Wettlauf mit der einsetzenden Inflation wurden Reeder in den Zwischenkriegsjahren für die entstandenen Verluste durch den Krieg umfangreich entschädigt. Knapp die Hälfte der entstandenen Schäden wurden durch die Weimarer Republik erstattet. Hinzu kamen Entschädigungen aus den USA für vorgenommene Beschlagnahmungen.



Unter Generaldirektor Albert Ballin (1857 – 1918) wurde die Hapag zur größten Reederei der Welt

Dank dieser Unterstützung konnte die Hapag bereits Ende 1923 ihren Wiederaufbau als weitestgehend abgeschlossen vermelden. Die Zusammenarbeit mit Harriman wurde weiter vertieft und einige kleinere Reedereien aufgekauft. Die gesamte Hapag-Flotte umfasste Anfang 1927 wieder 151 Seeschiffe mit insgesamt 900.000 Bruttoregistertonnen an Handelsvolumen.

Doch mit der Weltwirtschaftskrise 1929 kam das Unternehmen bald darauf erneut in Bedrängnis. 1930 versuchte man dem Einbruch des Geschäfts noch mit dem Hapag-Lloyd-Union-Vertrag entgegenzusteuern, doch dieser Versuch scheiterte. Von der neuen Regierung der Nationalsozialisten erhoffte sich die damalige Leitung der Hapag eine nationalistische Wirtschaftspolitik, die deutsche Reedereien im weltweiten Wettbewerb umfangreich unterstützen würde.

Die NSDAP aber hatte andere Pläne. Zunächst verhängte das neue Regime für viele jüdische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Berufsverbote. Der Bankier Max M. Warburg, einer der unter diesem Verdikt entlassenen Vorstandsmitglieder, bot dem umbesetzten Vorstand in seiner Abschiedsrede mutig die Stirn. Er finde unter den neuen Mitgliedern „kein Gesicht eines Mannes, der für die deutsche Schifffahrt Entscheidendes geleistet hätte. Die große und mächtige deutsche Schifffahrt ist vornehmlich das Werk zweier Juden. Der eine ist der verstorbene Albert Ballin, der andere ist der Mann, der die Ehre hat, vor ihnen zu stehen.“

Und auch für die neue Führung kam die erhoffte Hilfe mit Bedingungen: 1934 wurden die Reedereien Hapag und Norddeutscher Lloyd zwar vollständig entschuldet, befanden sich nun aber zu 75 Prozent in Staatsbesitz. Zahlreiche in den Zwischenkriegsjahren aufgekaufte Reedereien wurden zwangsweise aus dem Konzern ausgegliedert und die 1930 geschlossene Union zwischen Hapag und dem Norddeutschen Lloyd wieder aufgelöst. Bis zum Kriegsausbruch 1939 konnte die Hapag weder Gewinne einfahren noch Dividenden ausschütten. Allein das Kreuzfahrtgeschäft wuchs: Ab 1934 flossen im Rahmen des nationalsozialistischen Freizeitprogramms „Kraft durch Freude“ umfangreiche Subventionen.



1957 ehrte der Staat Israel Hapag-Kapitän Gustav Schröder (links) für sein außerordentliches persönliches Engagement für jüdische Flüchtlinge als Gerechter unter den Völkern

1939: Die Irrfahrt der „St. Louis“

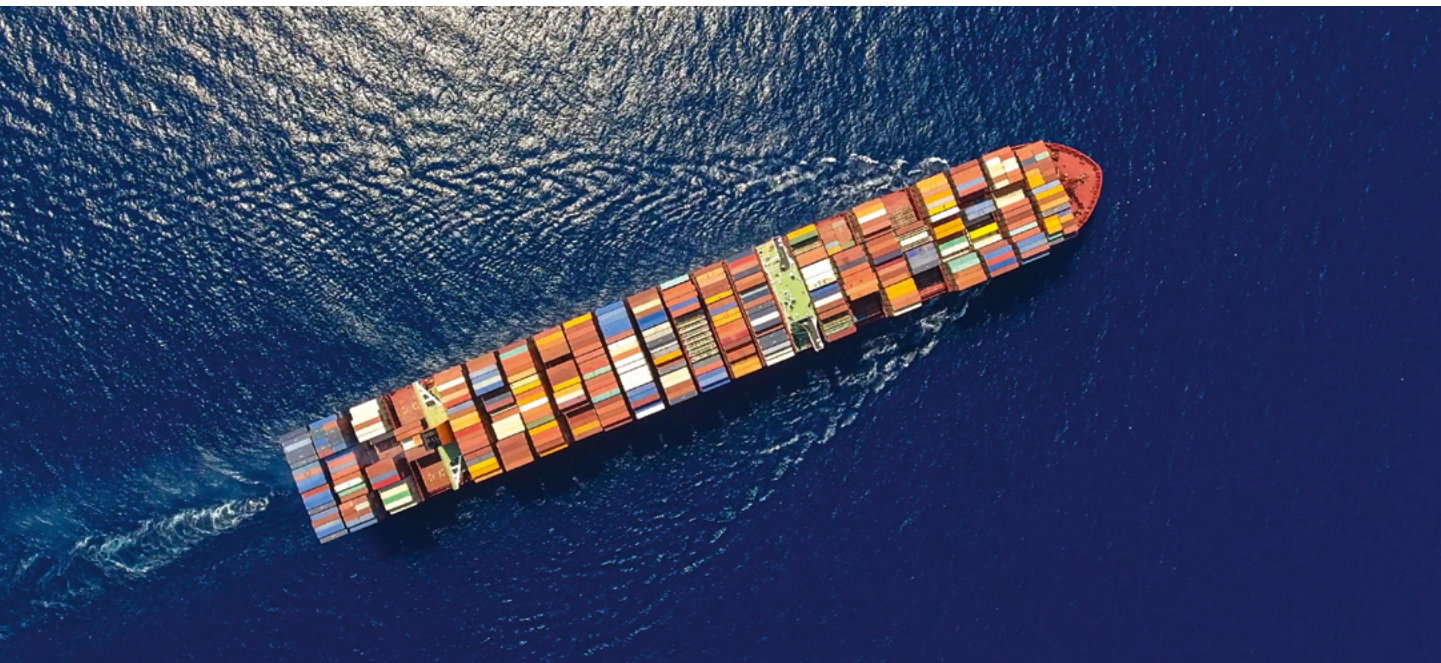
Mehr und mehr wurde die Zeit des europäischen Totalitarismus eine Zeit der massenhaften Deportationen und der Flucht. Viele deutsche Jüdinnen und Juden, die versuchten, der Shoah zu entkommen, verließen Europa mit Passagierschiffen. Aber dafür, dass sie am Zielort auch Asyl finden konnten, gab es – ohne eine internationale Flüchtlingskonvention – keine rechtlichen Garantien. So hing das Schicksal der Flüchtlinge immer wieder an einzelnen Personen. Auf dem Hapag-Passagierschiff „St. Louis“ war das Kapitän Gustav Schröder, obwohl er wie alle Kapitäne Mitglied der NSDAP war.

Die Flüchtlinge der „St. Louis“ waren auf internationalen Gewässern gestrandet. Denn als das Schiff im Jahr 1939 wie geplant den Hafen von Havanna erreichte, erklärte die kubanische Regierung die Visa der Flüchtlinge ohne Vorwarnung für ungültig. Trotz mehrfacher telegrafischer Anfragen, dem Engagement mehrerer Hilfsorganisationen und sogar der amerikanischen Presse verweigerten auch die USA und Kanada die Landung der

„St. Louis“. Fünf Tage lang versuchte Kapitän Schröder die Hafenbehörden Havannas noch zur Aufnahme der Flüchtlinge zu bewegen. Ergebnislos. Eine Irrfahrt über internationale Gewässer begann.

Auf der Rückfahrt nach Europa wuchs an Bord der „St. Louis“ die Unruhe. Eine flüchtende Frau erklärte Schröder ihre aussichtslose Lage: „Wir können gar nicht zurückkehren. Das KZ wird unser Ende sein, das KZ oder die Nordsee.“ Um einen Aufstand an Bord zu verhindern, sprach der Kapitän alle weiteren Schritte mit einem Passagierkomitee ab.

Schröder überlegte, die „St. Louis“ an der englischen Küste bei Ebbe mit vorgetäuschten Motorschaden auf den Strand zu setzen. Die Flüchtlinge hätten dann nach internationalem Seerecht von England als Schiffbrüchige gerettet werden müssen. Sobald die Flut kommen würde, hoffte er, würde das Schiff dann wieder unbeschadet freigespült und könnte nach Hamburg weiterfahren. Dazu kam es jedoch nicht.



Nach fünfwöchiger Irrfahrt konnte die Hapag doch noch eine ordnungsgemäße Landung in den Niederlanden verhandeln. Von Antwerpen aus wurden die Flüchtlinge auf Belgien, die Niederlande, Frankreich und auf Großbritannien verteilt. Aber nur die Hälfte der Passagiere, zumeist diejenigen, die das Glück hatten, nach Großbritannien zu gelangen, sollten den Holocaust überleben.

Da die meisten Schiffe der Hapag im Zweiten Weltkrieg versenkt wurden, übernahm das Unternehmen in den Nachkriegsjahren vor allem logistische Aufgaben an Land – etwa die Verteilung von Care-Paketen. Ein weiteres Problem für das Geschäft: Die Westalliierten lockerten nach Kriegsende die Einschränkungen für die deutsche Schifffahrt nur schrittweise.

„GERADEZU EXEMPLARISCH STEHT DIE CONTAINERREVOLUTION FÜR DIE KOMPLEXITÄT VON GLOBALISIERUNGSPROZESSEN. DENN MIT DER VERKÜRZUNG DER LADEZEITEN HAT SICH AUCH DAS LEBEN UND ARBEITEN IN DEN HAFENSTÄDTEN VERÄNDERT.“

Frank Möller
Historiker

1945 bis 2008: Hapag, Lloyd und die Containerrevolution

Der langsame Wiederaufbau der Hapag verlief von Beginn an in enger Zusammenarbeit mit dem Norddeutschen Lloyd. 1947/48 erhielt die Hapag zunächst ihre Reisebüros zurück. Ab 1950 konnte die Frachtlinie auf der Nordatlantikroute wieder befahren werden. 1955 bediente die Reederei mit 25 eigenen Schiffen erstmals erneut alle wichtigen internationalen Wege. Das westdeutsche Wirtschaftswunder tat sein Übriges und Ende der 1960er Jahre war auch der zweite Wiederaufstieg der Hapag gelungen. 1970 wurde er durch die Fusion mit dem Norddeutschen Lloyd besiegelt. Inmitten einer logistischen Revolution.

Denn für den größten Teil der Menschheitsgeschichte war der aquatische Güterverkehr als Massengut- oder Stückguttransport abgelaufen. Für die Schiffsbesatzungen bedeutete dieses Verfahren arbeitsaufwändige Auf- und Abladeprozesse und ausgeprägte Liegezeiten in den Häfen.

Seit Beginn der Industrialisierung kam es zwar verstärkt zu Normierungsbemühungen, aber kein System setzte sich bis in die 1960er Jahre hinein durch: Im englischen Kohlebergbau wurden standardisierte Kisten eingesetzt und die US-Army benutzte im Koreakrieg CONEX-Stahlbehälter zur Optimierung der Militärlogistik. Seit 1956

setzte der Transportunternehmer Malcolm P. McLean auch im zivilen Handel einheitliche Container auf eigens dafür umgebauten Schiffen und Zügen ein.

Schließlich wurde aufgrund der Zunahme des Warenstroms zwischen 1968 und 1970 ein standardisiertes Containersystem eingeführt. Die neuen, internationalen Vorgaben regelten nicht nur die Größe der Behälter, sondern auch ihre Befestigung und Stapelweise. Durch das modulare Transportsystem konnten Kosten eingespart werden, und Waren nach einmaliger Verladung über lange Distanzen und verschiedenste Verkehrsträger – Lastwagen, Eisenbahn, Schiff – verschoben werden.

Geradezu exemplarisch steht die Containerrevolution für die Komplexität von Globalisierungsprozessen. Denn mit der Verkürzung der Ladezeiten hat sich auch das Leben und Arbeiten in Hafenstädten verändert. Es wurden neue teil- und vollautomatisierte Kais errichtet, bestehende Hafenanlagen vollständig verlegt, Fahrrinnen sowie Hafenbecken für die neuen Mega-Schiffe vertieft oder verbreitert. Die Geburt des Containers hatte auch kulturelle Auswirkungen: Seeleute auf der Suche nach Freizeitbeschäftigungen und in lebendigen Hafenkneipen fein gesponnenes Seemannsgarn wurden zu einer Rarität.

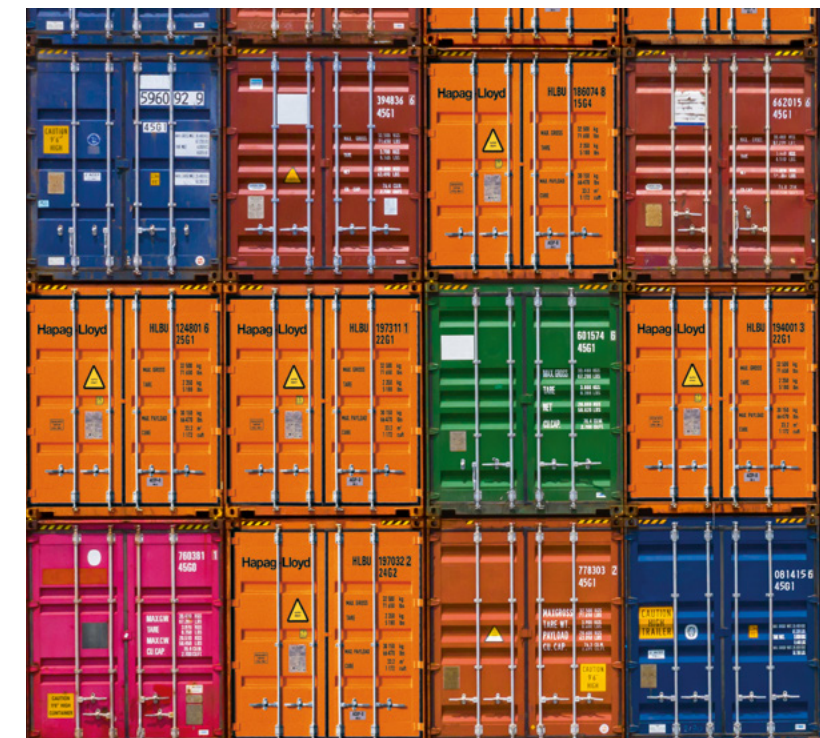
2008 bis heute: Was bleibt von 175 Jahren?

Der Verkauf des Frachtverkehrs durch die TUI AG leitete 2008 den letzten Abschnitt der Geschichte von Hapag-Lloyd ein. Das ursprüngliche Hauptgeschäft der Hapag, den Passagiertransport, behielt TUI. Hapag-Lloyd hingegen wurde unter großer medialer Aufmerksamkeit von dem eigens zu diesem Zweck gegründeten Albert-Ballin-Konsortium übernommen. Die globale Finanzkrise im Jahr 2009 brachte zwar noch einmal große Verluste, doch seitdem geht es aufwärts.

Das anhaltende Wachstum von Hapag-Lloyd wurde nicht zuletzt durch Zukäufe und Fusionen vorangetrieben: Ende 2014 wurde das Containergeschäft der chilenischen Reederei CSAV übernommen, 2017 erfolgte die Fusion mit der United Arab Shipping Company und 2021 kam es zur Übernahme der Containerreederei NleDutch. Heute sind die Mehrheitsaktionäre der Hapag-

Lloyd die Kühne Holding AG, die CSAV, die Hansestadt Hamburg, die Qatar Holding GmbH und das Königreich Saudi-Arabien.

Von den Gründungsstatuten im Jahre 1847, die den Aktienverkauf auf Hamburger Kaufleute begrenzten, ist im Zeitalter globaler Finanzinvestitionen nicht mehr viel geblieben. Allerdings: Die anhaltende Bedeutung des Firmensitzes an der Binnenalster und der Aufkauf Hapag-Lloyds durch das Albert-Ballin-Konsortium zeigt, dass das „Hamburgische“ der Hapag auch im Zeitalter der Globalisierung immer wieder erneut bestätigt und erkämpft werden konnte.



Seit ihrer Gründung vor 175 Jahren hat sich der Kern der Hapag durch Phasen des grandiosen Aufstiegs sowie des katastrophalen Zusammenbruchs bis heute erhalten. Zwischen den Seglern von 1848 und einem modernen Containerschiff liegt ein langer Weg, der viel über den globalen Transfer von Gütern, Waren und Kulturen erzählt. Beste Voraussetzungen, um gemeinsam über die Gegenwart und Zukunft der Globalisierung nachzudenken.



1

Symposium

Waren 11

Der Welthandel steckt derzeit mitten im eskalierenden Systemkonflikt zwischen den westlichen Demokratien und den östlichen Autokratien. Und als wäre das nicht genug, hat er auch noch ein gewaltiges Klimaproblem, das einige Regionen mit zusätzlichen Abgaben auf Einfuhren angehen wollen. Die Zeiten, in denen man über den Handel einfach blind und abschließend sagen konnte, er wächst, sind vorbei. Die Vorträge und Debatten auf unserer Konferenz zeigen es mit Wucht und Anschaulichkeit: Nationale und internationale Politik beeinflusst den Welthandel mit einer wachsenden Zahl an Barrieren, Strategien – und neuen regionalen Abkommen. Unternehmen verkürzen und verändern ihre Lieferketten. Und Bürgerinnen und Bürger lehnen vielfach solche Güter ab, die der Umwelt schaden oder bei der Herstellung sozialen Mindeststandards nicht genügen.

Eines ist klar: Der Warentransfer erfordert gerade nicht nur unternehmerisches, sondern auch staatliches Geschick. Was tun, Europa?

Uwe Jean Heuser

KATRIN KAMIN

Globalisierung trifft Geoökonomie

Die Globalisierung schafft Abhängigkeiten und erlaubt, mit ökonomischem Zwang Politik zu machen. Warum Deutschland und die Europäische Union eine geoökonomische Strategie definieren müssen.



ZUR PERSON

Dr. Katrin Kamin ist Ökonomin und Expertin für Geoökonomie. Sie ist Postdoc und stellvertretende Leiterin des Forschungszentrums Trade Policy am Kiel Institut für Weltwirtschaft.

Im Notfall sei auch „militärischer Einsatz notwendig (...), um unsere Interessen zu wahren, zum Beispiel freie Handelswege“. Für diese Worte musste der damalige Bundespräsident Horst Köhler so viel Kritik einstecken, dass er am 31. Mai 2010 zurücktrat. Angesichts des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine würde das heute wahrscheinlich nicht passieren.

Der Überfall Russlands fordert die regelbasierte Weltordnung der Nachkriegszeit auf eine neue Art und Weise heraus. Neue Lager bilden sich. Viele Staaten gehen zu Russland auf Distanz, bei anderen steht die Entscheidung noch aus. Ob China und Indien ihre Rückendeckung für Russland aufrechterhalten und ob sie damit die Spaltung weiter vertiefen, bleibt abzuwarten.

Aber auch schon vor dem Krieg in der Ukraine zeichnete sich ab, dass die Welt keineswegs mehr so „flach“ und frei ist, wie es der amerikanische Publizist Thomas Friedman 2005 in seinem Buch „The World is Flat“ als Folge der technologischen Entwicklung vorhersagte. Stattdessen ist die Weltordnung mit der Globalisierung unebener und unfreier geworden.

Erstmals mehr Autokratien als Demokratien

Importzölle, Exportbarrieren und andere Hindernisse trennen Märkte, zwischen denen vor zwei Jahrzehnten noch Güter frei zirkulierten. Autokratische und populistische Regime erfreuen sich immer stärkerer Zustimmung und grenzen sich selbstbewusst von liberalen Demokratien ab. Laut dem jüngsten Bertelsmann Transformation Index gibt es seit 2021 erstmals mehr Autokratien als Demokratien auf der Welt. Letztere wappnen sich für eine Zeit der zunehmenden Spannungen und entwerfen Maßnahmen gegen wirtschaftliche Erpressbarkeit.

Zudem behindern zunehmende Klüfte zwischen China und dem „Westen“ den globalen Technologietransfer in der Informationsindustrie. Globale Lieferketten werden sowohl auf ihre Haltbarkeit gegenüber politischen Konflik-

ten als auch auf ihre Vereinbarkeit mit sozialen und ökologischen Vorstellungen der Industrieländer hin überprüft und gegebenenfalls verkürzt. Viele Länder verlangen, dass Unternehmen weniger an sie liefern als vielmehr bei ihnen investieren, um damit den dortigen politischen Vorgaben zu folgen. Und sogar Migrationsbewegungen werden für politische Zwecke instrumentalisiert – wie im Fall von Belarus und der Türkei.

Politisierung der Ökonomie und Ökonomisierung der Politik

Somit sind seit 2010 an die Stelle des Vertrauens in offene wirtschaftliche und politische Märkte und Win-win-Szenarien nationale wirtschaftliche Interessen gerückt. Ökonomie und Politik verschränken sich in einer Strategie, die (außen)politische Ziele mit wirtschaftspolitischen Maßnahmen zu erreichen versucht. So hat die Zahl der verhängten Sanktionen im vergangenen Jahrzehnt stark zugenommen und vermehrt sind geostrategische Investitionen, wie etwa seit 2013 im Rahmen der Neuen Seidenstraßen-Initiative Chinas, zu beobachten.

Die zunehmende Politisierung der Ökonomie und Ökonomisierung der Politik verzahnt nicht nur außenpolitisches Handeln, sondern auch innenpolitische Felder enger, wie etwa die Technologie- und Investitionspolitik, die Finanz- und Währungspolitik sowie die Energie- und Rohstoffpolitik. So werden beispielsweise Handelsabkommen immer mehr für Themen herangezogen, die primär keine Handelsthemen sind, wie zum Beispiel Umwelt- und Sozialstandards.

Sanktionen mit unvorhersehbaren Folgen

Natürlich ist die Verschmelzung von Ökonomie und Geopolitik nichts Neues. Dies belegt der Blick in die Geschichte; beispielsweise verhängte Napoleon 1806 gegen das Vereinigte Königreich die Kontinentalsperre. Die Folgen von solchen geoökonomischen Maßnahmen sind damals wie heute für Produktion und Handel nicht vorhersehbar. Demnach kommt es meist bei Konflikten, Sanktionen, Embargos und Blockaden zu Umlenkungen des Handels. Russisches Gas und Öl fließt beispielsweise nun zwar weniger in die Europäische Union, vermehrt aber nach China und Indien.

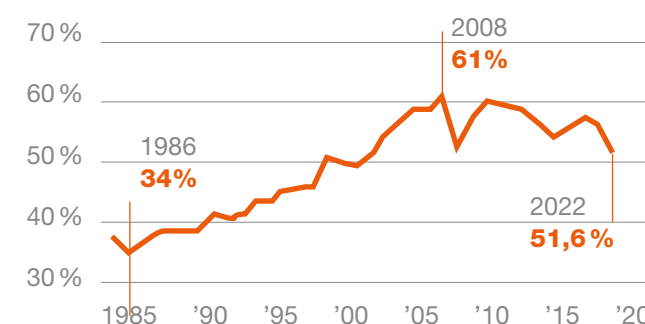
Verschiebung der weltpolitischen Bühne nach Asien

Ein entscheidender Faktor für den Bedeutungsgewinn von Geoökonomie ist der Aufstieg Chinas und der gleichzeitige Rückzug der USA von der weltpolitischen Bühne.

Das ökonomische Gewicht Chinas ist enorm. Und China versteht es wie derzeit kein anderes Land, geoökonomische Mittel einzusetzen. Darüber hinaus zeigten sich in den vergangenen Jahren schwere Entscheidungsdefizite der WTO und Umsetzungsschwächen multilateraler Institutionen.

Lange hat man darauf gebaut, dass Handel friedliche Beziehungen zwischen Staaten fördert, indem er geteilten Wohlstand kreiert. In der Realität beobachten wir allerdings auch das Gegenteil: Bestehende Asymmetrien wachsen und das Konfliktpotenzial steigt. Wachsende Abhängigkeiten bieten für starke Akteure neue Möglichkeiten, wirtschaftlichen Druck zu erzeugen. Hinzu kommen die globalen Krisen wie die Corona-Pandemie und der Klimawandel, die bestehende Spannungen noch verstärken.

Fest steht, die Welt sortiert sich neu und Deutschland und die Europäische Union müssen sich positionieren. Wissenschaftler:innen aus den Disziplinen Ökonomie und Politologie treiben gerade viele Fragen um: Wie wird sich diese neue, machtbasierte Weltordnung entwickeln? Ist es das Ende des erhofften „Long Peace“? Der stagnierende Anteil des Welthandels am Bruttoinlandsprodukt signalisiert dabei nicht zwangsläufig eine Deglobalisierung, zeugt jedoch vom Sand im Getriebe der Globalisierung.



Der Anteil des Welthandels am Bruttoinlandsprodukt
(Quellenverzeichnis siehe Seite 104)

Sechs geoökonomische Faktoren

Gemeinsam mit meinem Kollegen Rolf J. Langhammer vom Kieler Weltwirtschaftsinstitut habe ich sechs Faktoren identifiziert, die für Deutschlands geoökonomische Strategie von Bedeutung sind:

Erstens ist Deutschland ein exportorientiertes Land. Dies wird weiterhin das Fundament des deutschen Wohlstands sein. Die Grundlagen dieser Struktur gilt es folglich zu bewahren.

Zweitens hat Deutschland Wachstumsmärkte in Schwellenländern stärker erschlossen als andere Länder. Das bedeutet, dass wir auch stärker von deren politischen und wirtschaftlichen Veränderungen abhängig sind. Hier gilt es, gegenüber diesen Märkten wirtschaftlich offen zu bleiben, und einzusehen, dass ihre häufig autokratischen politischen Strukturen nicht durch den Handel beeinflusst werden können.

Drittens besteht eine starke Abhängigkeit beim Zugang zu fossilen energetischen Ressourcen. Deutschland hat sich im Vertrauen auf die „flache Welt“ und auf die Trennbarkeit von Politik und Geschäft in eine massive Abhängigkeit von Russland begeben. Doch betrifft die Abhängigkeit nicht nur die russischen Gasimporte, sondern auch viele andere Energieträger.

Viertens ist es problematisch, dass Deutschland in der Vergangenheit – anders als andere Industrieländer – den Zugang zu wichtigen Ressourcen eher durch Zukäufe und nicht durch eigene Investitionen gesichert hat.

Den gleichen Fall – und das ist der fünfte Punkt – sehen wir auch bei Halbleitern und Mikrochips, den wichtigsten strategischen Gütern außerhalb der Rohstoffbranche. Auch hier dominieren bislang Käufe vor Direktinvestitionen. Aufgrund der stark einsetzenden Digitalisierung und dem Strukturwandel im verarbeitenden Sektor ist es wichtig, uns strategisch unabhängiger zu machen und die Produktion in Europa zu fördern.

Der sechste und letzte Punkt betrifft die Sicherung der Handelswege. Hierbei geht es nicht nur um die Bekämpfung von Piraterie, sondern um den Erhalt von strategischen Knotenpunkten. Bei welchen ausländischen Investitionen müssen wir achtgeben? Es gilt zu verhindern, dass einzelne Länder technologische Vorsprünge in der digitalen Abwicklung des internationalen Handels aufbau-

en und den Technologietransfer blockieren. So könnte China mit seinem Konzept der „digitalen“ Seidenstraße die sehr energieintensive Blockchain-Technologie in der administrativen und finanziellen Abwicklung des globalen Handels über See dominieren. Wenn China dann zusätzlich, wie in Hamburg beim Erwerb von Anteilen am Terminal Tollerort geschehen, Anteile in der landgebundenen Infrastruktur erwirbt, könnte China die gesamte virtuelle Lieferkette der Dienstleistungen im Seehandel kontrollieren. China hat im Rahmen der Neuen Seidenstraßen-Initiative bereits in etliche europäische Häfen investiert. Dieses strategische Vorgehen Chinas sollte von der EU ernstgenommen werden.

Deutschlands geoökonomische Strategie

Aus dieser Ausgangssituation lassen sich drei Schlussfolgerungen für eine künftige geoökonomische Strategie Deutschlands ableiten:

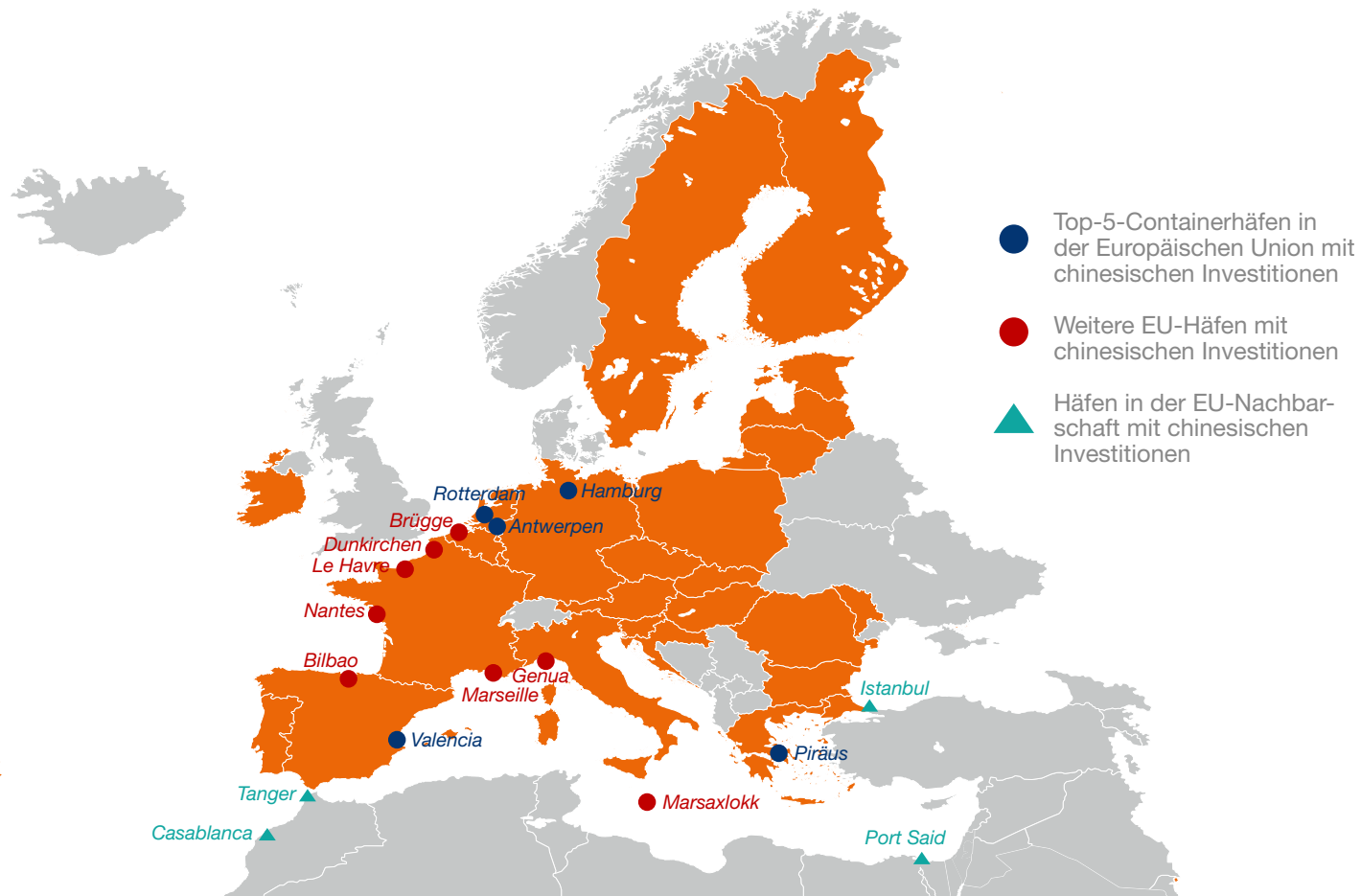
Erstens muss sich Deutschland bewusst sein, dass es nur mit der EU als Wirtschaftsgemeinschaft eine Machtposition aufbauen kann. Die EU und vor allem der Binnenmarkt muss gestärkt werden. Wir benötigen eine geoökonomisch handlungsfähige EU.

Zweitens muss der Zugang zu und die Kontrolle über strategische Inputs, und zwar Ressourcen und Zwischenprodukte gesichert sein. Was die Ressourcen betrifft, so wird unter umweltpolitischen Gesichtspunkten und angesichts der Transformation der Wirtschaft in Richtung Dekarbonisierung der Bedarf an grünem Strom erheblich ansteigen. Deutschlands Kapazitäten in der Windenergie werden dafür wahrscheinlich nicht ausreichen, und so würde Deutschland ein Nettoimporteur von grünem Strom werden. Dieser kann durch den Ausbau der Kapazitäten für Solarenergie im Mittelmeerraum, bestehend aus EU- und Nicht-EU-Ländern, bereitgestellt werden. In kurzer Sicht liegen im Mittelmeerraum wichtige Zugänge zum Angebot an Flüssiggas, das begrenzte Alternativen zu russischem Gas bietet. Die geoökonomischen Interessen verlangen demnach nichts weniger als eine völlige Neuausrichtung der bisherigen Mittelmeerpolitik der Europäischen Union. Zur Sicherung von Handelsrouten gehören ebenfalls die Vermeidung von Flaschenhälsen wie im Suezkanal und starke, wettbewerbsfähige europäische Häfen.

Drittens muss Deutschland seine Mittel auf den Raum konzentrieren, in dem seine drängendsten geoökonomi-

schen Interessen liegen. Wir müssen uns mit der europäischen Nachbarschaft stärker auseinandersetzen, investieren und Partnerschaften pflegen und kooperieren. In den Worten von Sabine Wayand, der Generaldirektorin Handel der Europäischen Kommission: Wir müssen „mit anderen zusammenarbeiten, wo wir können, und autonom arbeiten, wo wir müssen“. Eine Studie des European Council on Foreign Relations (ECFR) aus dem Jahr 2021 zeigte, dass Europäer:innen Deutschland zwar Vertrauen schenken, wenn es um Wirtschaftspolitik und die Wahrung von demokratischen Werten geht, jedoch nicht beim Powerplay in internationalen Beziehungen. Deutschland muss hier an Glaubwürdigkeit gewinnen. Die Bewusstwerdung über deutsche geoökonomische Interessen dient dabei nicht nur dem Selbstzweck, sondern vor allem auch der Stärkung der Machtposition der Europäischen Union.

Der Beitrag ist eine aktualisierte Kurzversion eines Gastkommentars, der am 29. Oktober 2021 unter dem Titel „Die geoökonomische Leerstelle füllen“ in der Rubrik „Ordnung der Wirtschaft“ in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung erschienen ist. Eine weitere umfangreichere und aktualisierte Version erschien in „Kiel Focus“ (04/2022).



Maritime Seidenstraße: Chinesische Investments in Europa



Der griechische Hafen von Piräus ist seit 2021 zu knapp 70 Prozent in den Händen der chinesischen Reederei Cosco Shipping. Der mittlerweile größte Hafen im Mittelmeer gilt als Chinas „Tor“ nach Europa

GORDON WILMSMEIER

Gibt es Wohlstand ohne Wachstum?

Gordon Wilmsmeier ist nicht nur in Hamburg, sondern auch in Bogotá Professor für Logistik. Ein Gespräch über die Zukunft des Warenhandels, die Grenzen des Wachstums und die Umweltdebatte in Kolumbien.



ZUR PERSON

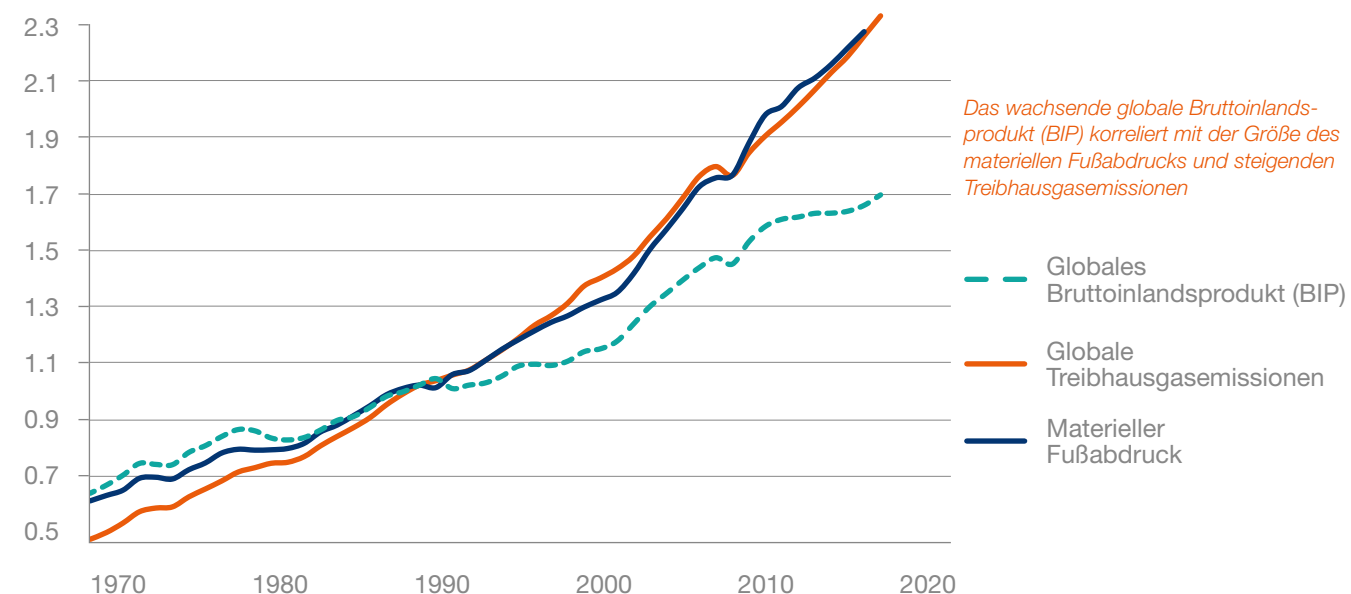
Prof. Dr. Gordon Wilmsmeier ist Professor für Schifffahrt und globale Logistik an der Kühne Logistics University in Hamburg, Direktor des Hapag-Lloyd Center for Shipping and Global Logistics und Inhaber des Logistiklehrstuhls der Kühne-Stiftung an der Universidad de los Andes in Bogotá.

Fenja Wiechel-Kramüller: Unsere Nordseekrabben werden, bevor sie auf unseren Tellern liegen, in Marokko gepuhlt und ein deutscher Apfel kann höhere Transportkosten verursachen, als ein Apfel aus Neuseeland. Herr Prof. Wilmsmeier, was läuft falsch in unserer Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung?

Prof. Dr. Gordon Wilmsmeier: Das ist eine schwierige Frage. Ich zitiere hier oft den Spruch des Designers Max Temkin: „Unsere Gesellschaft hat einen Punkt erreicht, an dem wir lieber Öl aus der Erde holen, Plastik produzieren und es im Laden kaufen, anstatt einfach selbst einen Löffel aus der Schublade zu nehmen, ihn zu benutzen und abzuwaschen.“ Ein entscheidendes – nicht ganz neues – Problem ist, dass wir die externen Kosten für unseren Verkehr und unseren Handel nicht bezahlen. Die CO₂-Emissionen wurden nie eingepreist. Zudem ist es in unserer Konsumgesellschaft gewollt, dass wir viel und stetig konsumieren. Und – das ist die Crux: wir konsumieren mehr als wir benötigen. Die Umwelt steht außerhalb dieses Wirtschaftskonzeptes. Hinzu kommt noch, dass wir versucht haben, dieses europäische und nordamerikanische Wachstumsdenken global zu reproduzieren. Es wurde vermittelt, dass nur das Fortschritt bedeutet. Andere Länder folgen diesem Konzept, obwohl ihre Gesellschaften oft ganz anders aufgebaut sind.

Was ist überhaupt Wachstum?

Wichtig ist, Wachstum von Entwicklung und Fortschritt abzugrenzen. John Maynard Keynes prophezeite in den 1930er Jahren, dass sich der Mensch vermehrt nicht-



wirtschaftlichen Dingen wie etwa der Natur, der Kunst und Kultur zuwenden werde, sobald seine Grundbedürfnisse gedeckt sind. Die letzten Jahrzehnte zeigten, dass Keynes mit dieser Entwicklungsprognose falsch lag. Stattdessen ist das Materielle immer mehr in den Vordergrund gerückt. Wenn wir dieses Wirtschaftswachstum fortsetzen wollen, müssen uns die Konsequenzen klar sein. Mehr Wachstum bedeutet mehr Verbrauch von endlichen Ressourcen und noch mehr Umweltbelastungen. Entscheidend wird sein, ob wir es im Laufe der nächsten Jahre schaffen werden, das Wachstum von den fossilen Brennstoffen zu entkoppeln. Das wäre nämlich Fortschritt. Bisher haben wir das nicht geschafft. Wir sind weit von einem materiell und ökologisch nachhaltigen Wachstum entfernt. Wir müssen uns die ernsthafte Frage stellen, ob unsere Gesellschaft wirklich bereit für diese Entkopplung und deren Konsequenzen ist – bevor uns externe Einflüsse diesen Schritt ungeordnet aufzwingen werden.

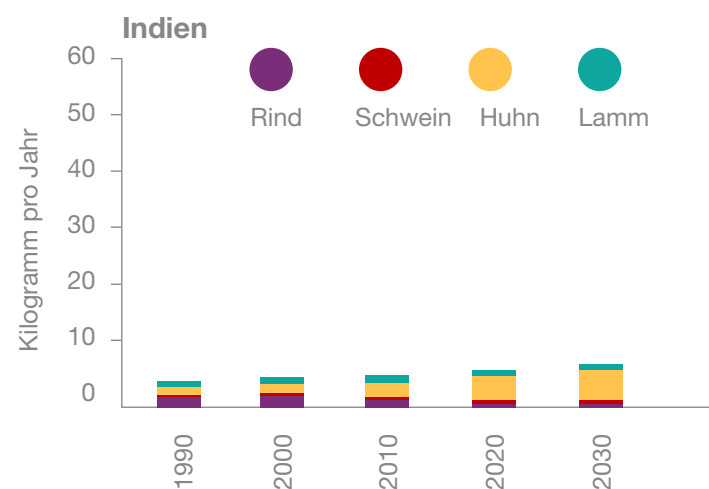
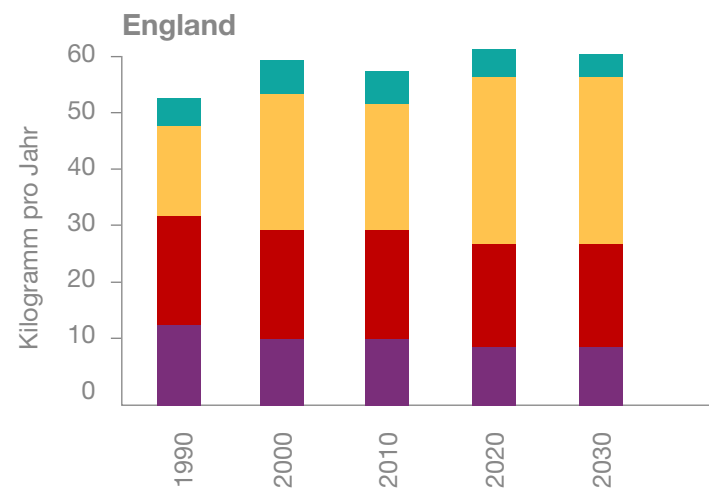
Meinen Sie, es wird nicht mehr lange dauern, bis wir durch externe Faktoren zur Reduktion gezwungen werden?

Das wissen wir nicht. Es kann noch viele Jahre dauern. Vor allem, weil wir sehr erfindungsreich darin sind das hinauszuzögern. Das Schwierige ist: Warum sollte ich mein Verhalten ändern, wenn es doch über Jahrzehnte gut funktioniert hat? Das ist allerdings die rein

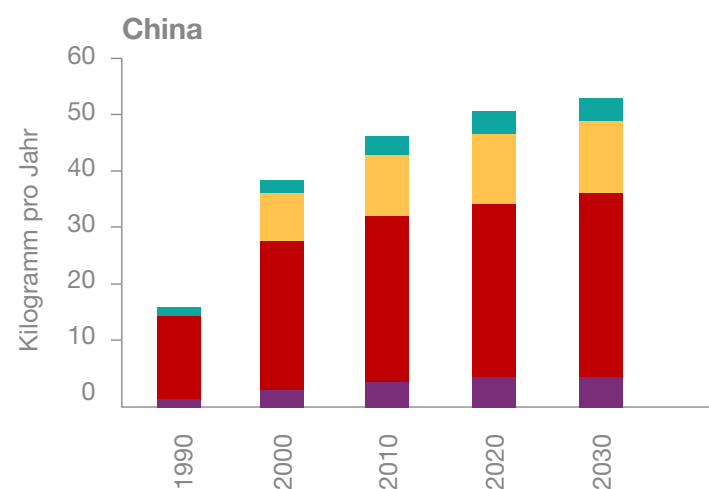
europäische und nordamerikanische Sicht. Da ich die gleiche Diskussion auch in Kolumbien führe, weiß ich, dass der globale Süden anders argumentiert. Nach dem Anthropologen Jason Hickel ist der globale Norden für 92 Prozent der Emissionen verantwortlich, während die Folgen der Klima- und Umweltkrise überproportional den globalen Süden treffen. Natürlich kann man jetzt von China reden. Aber China produziert ja Waren, die wir nachfragen. Folglich tragen wir auch Verantwortung für deren Produktion und deren Lieferketten. Zusätzlich darf nicht außer Acht gelassen werden, dass sich gerade eine neue Mittelschicht – zu 88 Prozent vor allem in Asien – herausbildet, die den westlichen Konsumstil kopiert. Bis 2030 werden allein China und Indien 43 Prozent der globalen Mittelschicht ausmachen. Hier landen wir bei der nächsten unschönen und unangenehmen Frage: Kann es sich der Planet leisten, dass diese Bevölkerungsgruppe mit all ihren Ansprüchen auf 5,3 Milliarden Menschen anwächst?

Schwierig.

Ganz genau. Wenn ich mit Menschen in Kolumbien über die Reduktion von Emissionen spreche, höre ich oft: „Du als Deutscher hast ja gut reden. Ihr habt das jahrzehntelang gemacht und jetzt sollen wir uns nachhaltig verhalten, damit ihr weiter gut leben könnt?“ Diese Diskussion kommt dort verständlicherweise nicht immer gut an und schafft Konfliktpotential.



Können westliche Industriegesellschaften ihre traditionellen Konsummuster aufrechterhalten? Der Fleischkonsum in Großbritannien und Indien im Vergleich



China zeigt: Mit dem Wohlstand steigt auch der Fleischkonsum

Wir können anderen Ländern nicht verbieten, diese Schritte zu gehen.

Eben. Vielmehr müssen wir als Industrieländer über Anpassungen nachdenken. Maß und Mitte wäre nur über eine Reduktion im Westen möglich, wie etwa die Gegenüberstellung des Fleischkonsums von Großbritannien und Indien verdeutlicht. Im Vergleich zu Indien ist China hier schon weiter. Die Adaption des westlichen Lebensstils hat dort nicht nur den Gesamtkonsum pro Kopf erhöht, sondern auch Fleischsorten auf die Speisekarte gesetzt, die in China vorher gar nicht konsumiert wurden. Der steigende Verbrauch ist mehr als deutlich.

Wie wird der Umweltdiskurs in Kolumbien – wo Sie ja auch lehren – geführt?

Die Diskussion ist sehr offen und zum Teil auch weit vorgeschritten. Das liegt daran, dass Kolumbien erstens über die zweitgrößte Biodiversität weltweit verfügt, die es zu schützen gilt. Und zweitens ist Kolumbien immer stärker den Effekten des Klimawandels ausgesetzt. In diesem Land sind die nationalen Klimabeiträge (NDCs) sehr klar definiert. Andererseits ist das Land aber größtenteils vom Export fossiler Brennstoffe abhängig. Darüber hinaus gibt es viele sichtbare Probleme wie Gewalt, Drogenhandel und illegalen Holzschlag. Menschen, die sich für Umweltthemen einsetzen, leben mit dem denkbar größten Risiko. Soll heißen: Aktivist:innen werden einfach umgebracht. Das macht die Umsetzung von Klima- und Umweltzielen schwierig.

Tatsächlich haben aber die letzten extremen Wetterereignisse vor allem viel im Verkehr bewegt. Es gibt ein Elektromobilitätsgesetz, eine Null-Emissionen-Strategie im Straßengüterverkehr und einen öffentlichen Verkehrswandel. In Medellín fahren 1.500 Elektrobusse und in Bogotá fast 500. Ich kenne keine Stadt in Deutschland mit so vielen Elektrobussen. Wir reden viel über Nachhaltigkeit, setzen es aber nicht um.

Woran liegt es, dass Deutschland so träge ist?

Ich weiß es nicht. Das hat immer auch mit Führungspersönlichkeiten, Governance-Strukturen und Entscheidungsträger:innen zu tun.

Es muss vor allem auch gewollt sein.

Ja, und das Beispiel Kolumbien führt vor Augen, dass nach einer tiefen Krise der Ansporn und Raum für wirklichen Wandel groß ist. Es wird nach neuen Wegen gesucht und mutiger agiert. Das ist auch ein Grund dafür, weshalb wir es nicht schaffen, aus der Konsumgesellschaft auszuweichen. Wir fühlen die Krise nicht stark genug.

Also liegt die Hoffnung in kleinen Katastrophen?

Ja, vielleicht.

Diese These ist nicht neu. Sie fiel schon in den 1970er Jahren bei dem Ökonomen Adolph Lowe. Ende der 1980er revidierte er diese Aussage allerdings wieder. Es hätte ja noch nicht einmal die Atomkatastrophe in Tschernobyl „geholfen“. Ereignisse hätten zwar einen „gewissen Eindruck auf die öffentliche Meinung“, aber zeitigten dennoch nicht unbedingt nachhaltige Wirkungen.

Das sage ich auch. Wir sehen oftmals eine kurzfristige Wirkung für ein paar Jahre, die aber wieder abebbt. Irgendwann gewöhnen wir uns an die neuen Umstände. Das ist etwas, was wir eigentlich heutzutage wissen und proaktiv angehen sollten. Das ist die Herausforderung. Wir wissen eigentlich, was wir anders machen sollten, machen es aber trotzdem nicht.

Seit 50 Jahren ist die Umwelt- und Klimakrise bekannt und es geschieht wenig. Das ist doch frustrierend.

Auf jeden Fall. Das läuft mir in meiner Forschung immer wieder über den Weg. Für mich ist das auch eine Frage der Werte, die vermittelt werden. Wenn die Gesellschaft sagt, es ist toll, für 24 Stunden nach London zu einer Party zu fliegen, dann sind es wahrscheinlich die falschen Werte, die da vermittelt werden.

Also braucht es gleichzeitig einen Wertewandel.

Ja, ich glaube schon.



Modernes Containerschiff vs. marode Baracke: Am Hafen in Buenaventura/Kolumbien werden die Dichotomien zwischen globalem Handel und realer Lebenswelt sichtbar

Was wird passieren, wenn Handel und Verkehr nicht zurückgehen? Wenn alles so weiterwächst wie bisher? Steuern wir auf einen Kollaps zu?

Kollaps müssen Sie relativ verstehen. Ich denke nicht, dass wir auf einen Kollaps zusteuern, aber ich glaube, wir werden mit den Einflüssen des Klimawandels und einer sich verändernden Welt leben müssen. Es wird vielfältigere und größere Unsicherheiten geben – und wir werden hohe Kosten tragen müssen. Flutkatastrophen, Dürreperioden, heftige Stürme und die Verschiebung der Klimazonen erleben wir ja schon. Das wird zunehmen. Besonders die wachsende Ungleichheit auf unserem Planeten wird ein Problem. Zerstörung, Hunger, Migration, Krankheiten und Krieg – darauf müssen wir uns einstellen.



Shanghai gehört zu den Megacitys, die von den Folgen des Klimawandels am stärksten bedroht sind. Die chinesische Küstenstadt liegt nur durchschnittlich vier Meter über dem Meeresspiegel

Wäre Wohlstand auch ohne Wachstum möglich?

Wenn wir ausschließlich monetär denken, dann hängt Wohlstand untrennbar mit dem Wachstum zusammen. Die Frage ist aber: Worüber definiert sich eine Gesellschaft? Wenn sie sich maßgeblich über immaterielle Werte wie Kunst und Kultur definieren würde, dann weiß ich nicht, ob ein reduziertes Wirtschaftswachstum tatsächlich zu geringerem Wohlstand führen würde. Wir müssten also vielmehr fragen: Wie definieren wir Wohlstand? Genau genommen geht es aber nicht um das Wachstum im Allgemeinen, sondern um dessen Ressourcenintensität.

Was sind aus Ihrer Sicht nun die notwendigsten Schritte?

Ich sehe hier hauptsächlich drei Handlungssäulen. Erstens müssen wir über unsere Energieressourcen nachdenken und entkarbonisieren. Ein Schlüssel ist, uns so weit wie möglich von fossilen Brennstoffen zu trennen. Wie kommen wir an genügend erneuerbare Energien für all die benötigte Elektrizität? Das betrifft besonders die Herstellung von grünem Wasserstoff. Zweitens sollten wir schauen, inwieweit wir uns auf ein mögliches Degrowth vorbereiten können. Wir sollten den Ressourcen- und Energiebedarf so weit wie möglich reduzieren. Wir müssen herausfinden: Wie können wir Konzepte

wie Kreislaufwirtschaft und Sharing Economy tatsächlich umsetzen? Und drittens geht es um die Relokalisierung der wichtigsten Systeme wie Energie, Lebensmittel und Wasser. Statt der jetzigen Fragilität brauchen wir Redundanz und Modularität, sodass Lieferketten auch in Krisensituationen funktionieren. Aber: nicht nur redundant für Europa und Nordamerika, sondern auch für Somalia und Ruanda, das heißt global redundant. Unter Umständen wird das in der Konsequenz eine Schrumpfung des physischen Güterverkehrs hervorrufen, weil wir dann weniger Warenverkehr brauchen. Es steht uns also ein radikales Umdenken in den Wertschöpfungs- und Lieferketten bevor. Übrigens sind fast ein Drittel des aktuellen Transports fossile Brennstoffe: Erdöl, Erdöl-Produkte, Kohle, und so weiter.

Welche Mittel und Methoden könnten uns auf diesem Weg helfen?

Kontrovers wird gerade der „Deep Adaptation“-Ansatz von dem Nachhaltigkeitsforscher Jem Bendell diskutiert. Er meint damit, dass wir die potentiellen und realen Gefahren durchdenken müssen, um sie angehen zu können. Das meinte ich vorhin, als ich sagte, wir fühlen die Krise nicht stark genug.

Ist die „Deep Adaptation“ nicht eine moderne Bezeichnung für die „Heuristik der Furcht“, die der Philosoph Hans Jonas schon im *Prinzip Verantwortung* (1979) formulierte? Er meinte hiermit auch, dass wir das Fürchten im positiven Sinne üben müssen. Er sah in der Furcht einen ethischen Kompass der Moderne.

Hier ist eine wichtige Parallele. Wir müssen nicht zuletzt auch in den alten Werken blättern, in Vergessenheit geratene Modelle und Konzepte mit unserem heutigen Wissen und aktuellen Theorien anreichern und interdisziplinär diskutieren. Das ist dringender denn je. Das Hamburger Albert-Ballin-Forum zum Beispiel ist eine sehr gute Arena, um uns über solch grundlegende Fragen von Wirtschaft und Gesellschaft auszutauschen und zu verständigen.

„WIR MÜSSEN NICHT ZULETZT AUCH IN DEN ALTEN WERKEN BLÄTTERN, IN VERGESSENHEIT GERATENE MODELLE UND KONZEPTE MIT UNSEREM HEUTIGEN WISSEN UND AKTUELLEN THEORIEN ANREICHERN UND INTERDISZIPLINÄR DISKUTIEREN.“

Gordon Wilmsmeier
Professor für Logistik

Wie nachhaltig leben Sie?

Nachhaltig zu leben, ist für mich besonders schwer, weil ich beruflich und privat zwischen Hamburg und Bogotá pendle. Ich bin aber sehr aufmerksam in meinem täglichen Konsum. Ich versuche mich kundig zu machen: Wo kommt das Produkt her? Hat es die Qualität, die ich will? Was brauche ich, was brauche ich nicht? Das entschleunigt auch vieles. Auch meinen Kindern versuche ich, konsumkritisches Verhalten beizubringen. Und ich habe zum Beispiel kein Auto. Zudem versuchen wir natürlich mit unseren wissenschaftlichen Projekten, Nachhaltigkeit und das Bewusstsein dafür voranzutreiben. Im Oktober 2022 werden wir an meinem Kühne-Stiftungslehrstuhl für Logistik in Bogotá gemeinsam mit der NGO GivePower das erste vollelektrische Schulboot ins Wasser setzen. Mit diesem Boot werden dann jeden Tag fast 30 Kinder an der kolumbianischen Pazifikküste in der Region Cauca emissionsfrei und sicher zur Schule fahren. Mit eigener Photovoltaik-Anlage für das Laden der Batterien wird es komplett von fossilen Brennstoffen entkoppelt sein. Das Projekt ist ein wichtiger Schritt und zeigt, dass auch in entlegenen Regionen der Mobilitätswandel möglich ist.

Ich danke Ihnen für das Gespräch.

Das Interview führte
Fenja Wiechel-Kramüller.

Passagiere

1.2

Nah- und Fernreisen von Menschen, sei es in beruflichen oder in privaten Kontexten, sind ein scheinbar selbstverständlicher Bestandteil des Lebens in unserer globalisierten Welt des 21. Jahrhunderts geworden. Moderne Transportmittel erlauben den Transfer von Personen auf dem See-, Land- oder Luftweg an nahezu jeden Ort des Planeten. Doch ist alles, was möglich ist, auch sinnvoll? Die Klimakrise und die Covid-19-Pandemie haben die Folgen und Grenzen des Personentransfers dramatisch in den Fokus gerückt und digitalen Plattformen als Ersatz für das Reisen weltweit zu neuer Bedeutung verholfen. Welche Rolle spielt also das Reisen künftig in Systemen der beruflichen Zusammenarbeit und welche Herausforderungen stellen sich für einen nachhaltigen Tourismus, etwa im Kreuzfahrtbereich?

Hans-Jörg Czech

JULIA BEELITZ

„Es wächst ein Marktsegment heran, das Nachhaltigkeitsstandards erwartet“

Ein Gespräch mit der Kemptener Tourismuswissenschaftlerin Julia Beelitz über den Boom der Kreuzfahrtbranche und die Zukunft des Tourismus in Zeiten des Klimawandels.



ZUR PERSON

Prof. Dr. Julia Beelitz ist Professorin für Nachhaltigkeit und Internationales Management an der Hochschule für angewandte Wissenschaften Kempten.

Fenja Wiechel-Kramüller: Frau Beelitz, Sie beschäftigen sich wissenschaftlich mit dem maritimen Tourismus. Wie kommen Sie aus dem bayrischen Allgäu zur Kreuzfahrt?

Prof. Dr. Julia Beelitz: Ich habe mich tatsächlich ganz bewusst für die Untersuchung der Kreuzfahrt entschieden. Das hat zum einen mit meinem persönlichen Interesse und zum anderen mit der Entwicklung dieses Segments zu tun. Der Kreuzfahrttourismus verzeichnete in den letzten Jahrzehnten die größten Zuwachsraten auf dem Reisemarkt. Demzufolge liegt dort auch aus meiner Sicht das größte ökonomische Potenzial für Nachhaltigkeitsinvestitionen. Wenn ich einem Hotel im Allgäu Nachhaltigkeitsvorschläge mache, dann scheitert es oft am Budget. Wenn ich dagegen ähnlich auf einem Kreuzfahrtschiff berate, heißt es oft: Ja, kein Problem, machen wir.

Ich bin ehrlich. Aufgrund der sich immer weiter zuspitzenden Klima- und Umweltproblematik sehe ich Kreuzfahrten kritisch.

Es kommt darauf an, mit welchem Schiff Sie fahren, welche Route Sie wählen und wie Sie an- und abreisen. Wenn Sie beispielsweise mit einem modernen Schiff, das entsprechend gerüstet ist, von einem deutschen Hafen aus fahren und mit der Bahn anreisen, dann erzeugt das weniger CO₂ pro Kopf, als wenn Sie nach Lateinamerika oder Mexiko fliegen und sich zwei Wochen in einem Hotelressort aufhalten. Wenn Sie aber in die Karibik fliegen, um eine zweiwöchige Kreuzfahrt anzutreten und dann womöglich noch mit einem 40 Jahre alten Schiff umherschippeln, dann ist das definitiv der totale Klima-Overkill.

Auch das klingt nicht gerade nach zeitgemäßen Reisen in der Klimakrise.

Gibt es überhaupt ein zeitgemäßes Reisen in der Klimakrise?

Genau. Gibt es überhaupt nachhaltigen Tourismus?

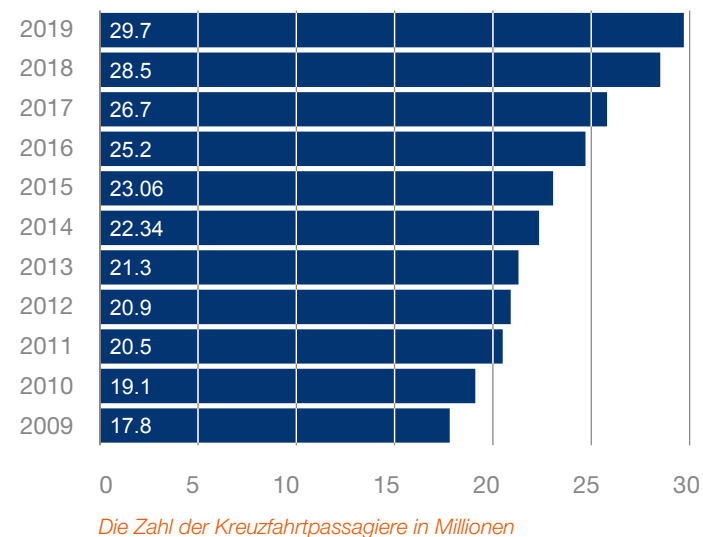
Ich denke, Massentourismus als solcher ist noch nie nachhaltig gewesen und wird es auch sehr wahrscheinlich nie sein. Zum Verständnis lohnt sich ein Blick in die Geschichte. In der Renaissance schickte der Adel seine Söhne, vielleicht auch seine Töchter, auf Bildungsreise, die sogenannte „Grand Tour“. Ähnlich vorzustellen wie die Walz im Handwerk. Das waren monatelange, sehr planvolle Reisen mit einer ganzen Entourage. Man hat sich Muße genommen, Eindrücke gesammelt und ist ins Gespräch gekommen. Das, würde ich sagen, war nachhaltiger Tourismus. Doch mit der Entwicklung ist das, ich will nicht sagen verlorengegangen, aber bewusst rausgearbeitet worden. Was die Reichen machten, wollten auch „normale Leute“ machen, aber sie konnten sich eben nicht monatelang freinehmen. Für sie musste eine effizientere Form der Erholung her. Deshalb veranstaltete Thomas Cook schon im Jahr 1841 die erste Pauschalreise der Welt: Eine Tagesreise mit dem Zug von der Stadt aufs Land. Zum massentauglichen Preis von einem Schilling pro Erwachsenen gab es Blasmusik, quasi eine Animation, Schinkenbrot und eine Tasse Tee. Das konnte sich auch der Otto Normalbürger leisten. So begann der organisierte Massentourismus. Wie in vielen anderen Bereichen auch, wo Massenkonsum entstand, wurde zunächst darauf gebaut, Bedürfnisse zu befriedigen. Sehr bald wurden diese dann aber gezielt durch Kommunikation und Werbung verstärkt. Frei nach dem Motto: Bedürfnisweckung statt Bedürfnisbefriedigung. Im Fokus der Tourismusindustrie steht seitdem das Wachstum – mehr erleben, mehr reisen, mehr ausgeben. Dieses über Jahrzehnte gelernte Verlangen ist meiner Meinung nach die Basis des Massentourismus. Um also zu Ihrer Frage zurückzukommen: Nein, es gibt de facto keinen nachhaltigen Tourismus, denn unendliches Wachstumsstreben und Nachhaltigkeit sind unvereinbar.



Moderne Kreuzfahrtschiffe sind schwimmende Kleinstädte

Kreuzfahrten entwickelten sich erst in den letzten zwei Jahrzehnten vom Luxus- zum Massenprodukt. Wie ist dieser Boom zu erklären?

Tatsächlich explodiert derzeit die Nachfrage. Auch in den deutschen Zahlen spiegelt sich das wider. Während 1995 noch 300.000 deutsche Passagiere pro Jahr an Bord gingen, waren es 2019 rund 3,7 Millionen. Eine der ersten Kreuzfahrten der Welt wurde übrigens 1891 von Hapag angeboten. Für 1.600 bis 2.400 Goldmark, umgerechnet 28.500 bis 42.800 Euro, schwamm 57 Tage lang ein Rokoko-Palast im Mittelmeer. Das Luxus-Schiff, das sonst Transatlantik-Passagen im Liniendienst durchführte, war in der Wintersaison nicht ausgelastet und wurde deshalb zur Vergnügungsfahrt eingesetzt.



Bis heute sind Reedereien Paradebeispiele für Auslastungsoptimierung, sichtbar etwa an den Check-In-Slots und den verschiedenen Tischzeiten beim Abendessen. Hinzu kommt, dass die Angebotsstrukturen im Kreuzfahrtsegment stark zentralisiert, fast schon monopolisiert sind. Die drei größten Reedereien machen über 70 Prozent des gesamten Marktes aus. Wir sprechen hier von Konzernen, für die neue Kreuzfahrtschiffe Investitionsanlagen sind. Nicht zu unterschätzen ist auch die mediale Wirkung. Mit der Serie „Das Traumschiff“, „The Love Boat“ im US-amerikanischen Markt, wurde einem breiten Fernsehpublikum die Passagierkreuzfahrt luxuriös und romantisch präsentiert. Bilder wecken Bedürfnisse. Investitionen schaffen Angebotsstrukturen. So verkauft sich Tourismus.

Aber es flossen auch schon vor der Corona-Pandemie Milliardenkredite von der staatlichen KfW-Bank in die Kreuzfahrtindustrie.

Ja, das ist richtig. Auf der einen Seite muss der Staat den Konzernen unter die Arme greifen, aber auf der anderen Seite sind die Orderbücher voll.

Das klingt nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch fragil.

Absolut. Vor allem auch vor dem Hintergrund der aktuellen Inflation, von der wir noch nicht wissen, wie Sie sich auf die touristische Nachfrage auswirken wird.

Gleichzeitig ist aber auch zu beobachten, dass sich die Kreuzfahrt schneller von der Pandemie erholt als der restliche Tourismus. 2022 scheint wieder ein Rekordjahr zu werden.

Ja, in diesem Segment ist eine enorm starke Resilienz zu beobachten. Während der Pandemie machte die Kreuzfahrt mit einem Minus von mehr als 80 Prozent genauso drastische Verluste wie der weltweite Tourismus. Jetzt gehen jedoch selbst die konservativsten Szenarien des Branchenverbandes CLIA von einer Erholung – verstanden als die Rückkehr zu den Buchungszahlen von 2019 – bis spätestens 2024 aus. Man prognostiziert für die Branche ein durchschnittliches Wachstum von circa 4,6 Prozent pro Jahr, während das für den allgemeinen Tourismus nur bei 3,6 Prozent liegt. Die Branche hat in dieser unruhigen Zeit das Image von Exklusivität und Luxuserlebnis inklusive Sicherheit sehr gut vermarktet. Gerade im Kontext der Pandemie kann mit der Wahrnehmung der Schiffe als sicherer Rückzugsort gepunktet werden. Dieses risikoarme Erleben der Ferne ist eines der Grundprinzipien des Massentourismus. Man wagt sich in die große, weite Welt, besucht tagsüber die Wildnis von Ländern in Mittel- oder Südamerika, im Orient oder Südostasien, aber geht abends wieder in die Kabine, in den heimischen, muckeligen Kokon, wo einem nichts passieren kann. Ein Kreuzfahrtschiff ist eine riesige „Tourist Bubble“ und damit eben ein wohlbehüteter Mikrokosmos.

Dabei ist nicht nur das Thema Umwelt, sondern auch das Problem des Übertourismus zu beachten, worüber besonders Barcelona, Dubrovnik und Venedig klagen.

Insgesamt lassen sich in allen drei Nachhaltigkeitssegmenten – Ökologie, Ökonomie und Sozio-Kultur – negative Effekte beobachten. Die ökologische Kritik ist am offensichtlichsten: CO₂-Emissionen, Ruß, Stickoxide. Hinzu kommen Energie- und Ressourcenverbrauch. Gerade „sichtbare“ Themen wie Lebensmittellogistik, Wasser und Abfälle aus dem Hotelbetrieb werden gemäß meiner eigenen Forschung auch von den Tourist:innen an Bord stark als Problemfelder wahrgenommen. Auf der ökonomischen Ebene sind die Reedereien aufgrund der Flaggenfreiheit nicht dazu verpflichtet, ihre Schiffe dort anzumelden, wo sie ihren Hauptsitz haben. Dem zufolge liegt die Besteuerung im Kreuzfahrtsegment bei unter einem

Prozent und die Arbeitsbedingungen des Bordpersonals sind eine rechtliche Grauzone. Der Übertourismus betrifft aber auch den sozio-kulturellen Bereich. Die Gruppen von Kreuzfahrttourist:innen treten räumlich und zeitlich so geballt auf, dass es an den Reisezielen zu massiven Überlastungen kommen kann. Obendrein ist während der kurzen, flutartigen Landgänge so gut wie keine authentische Begegnung mit den Menschen, der Natur und Kultur vor Ort möglich.

Durch den Klimawandel eröffnen sich gerade immer mehr Routen. Gerade Polarreisen sind immer mehr im Kommen. Dabei beschleunigen nicht nur die CO₂-Emissionen, sondern auch die Rußpartikel das Abschmelzen der Polkappen. Ist das nicht irrsinnig?

Vollkommen. In den Polarregionen sehen wir nun den gleichen Effekt, den wir auch schon an Land gesehen haben. Die Zunahme des Tourismus in den Bergregionen der Welt hat auch eine Zunahme an Ruß- und anderen Partikeln in der Erdatmosphäre erzeugt, die sich wiederum auf Gletschern und anderen Schnee- und Eisflächen ablagern. Sind die Eisflächen nicht mehr reinweiß, können sie weniger Sonne reflektieren. Stattdessen fangen sie an, sich aufzuwärmen und abzuschnmelzen. Genau das wird jetzt zu beobachten sein, wenn die Kreuzfahrten – aber auch anderer Tourismus – immer stärker in die Pol-Regionen eindringen.

Lässt es sich so zusammenfassen, dass die

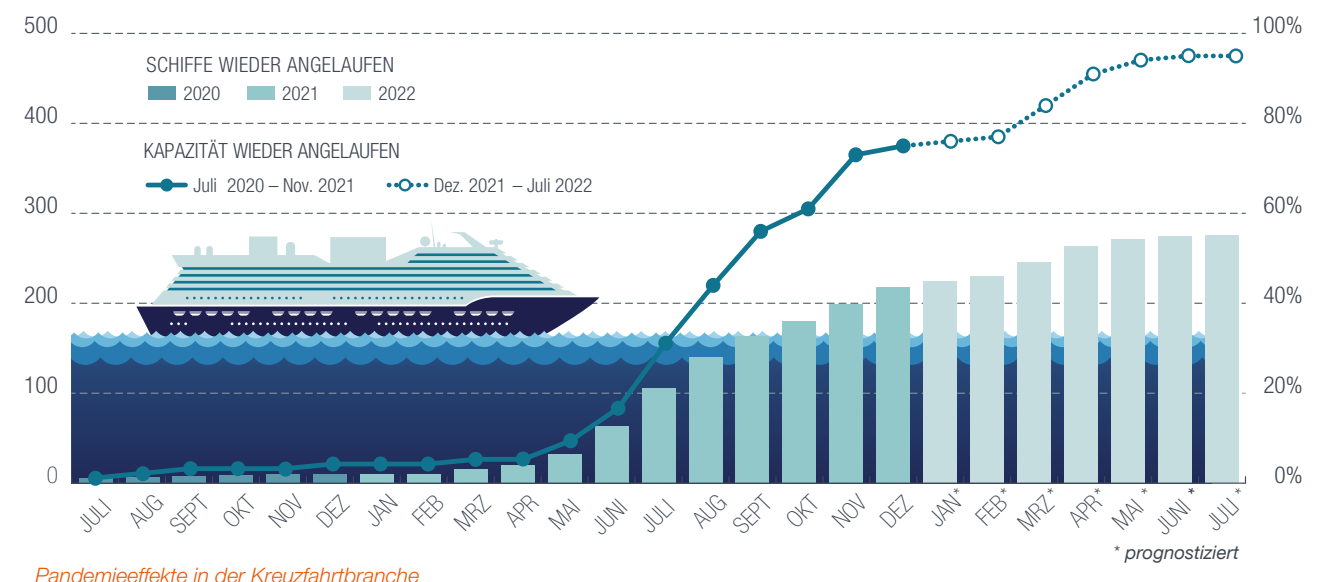
Kreuzfahrtbranche auf vielen Ebenen an die Grenzen des Wachstums gekommen ist?

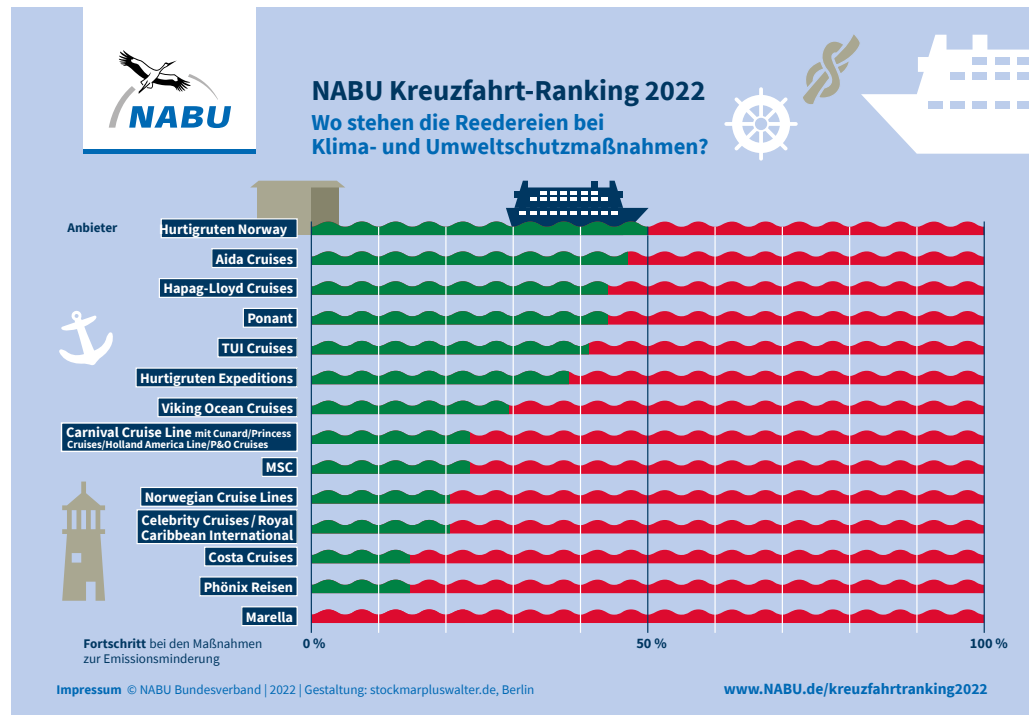
Ja, aus Sicht der Nachhaltigkeit muss man das so sehen. Hans Magnus Enzensberger hat schon in den 1950er Jahren gesagt: „Der Tourist zerstört das, was er sucht, indem er es findet.“ Hiermit hat er leider recht.

Denken wir mal utopisch. Wie sähe denn ein klimaverträglicher und damit zukunfts-fähiger Tourismus aus?

Utopisch muss es nicht unbedingt sein. Es gibt durchaus Spielräume. Und keiner davon will den Tourismus komplett abschaffen. Grundsätzlich sehe ich zwei Handlungsrichtungen.

Entweder wir versuchen uns am Weg der Effizienz beziehungsweise Konsistenz, halten am jetzigen Niveau des Tourismus fest und versuchen, die negativen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Das umfasst im Kreuzfahrtsegment etwa strengere Grenzwerte für Schadstoffemissionen, den Ausbau von Landstrom und die Förderung des Einsatzes von alternativen Treibstoffen, aber auch Maßnahmen, um für faire Bedingungen sowohl für die Crew als auch an den Zielorten zu sorgen. Zudem gilt es auch, das Verantwortungsbewusstsein der Reedereien und der Gäste zu schärfen. Die breite Öffentlichkeit muss verstehen, um beim Beispiel Deutschland zu bleiben, dass es besser ist, in Hamburg oder Kiel an Bord eines Kreuzfahrtschiffes zu gehen, anstatt dafür nach Asien zu fliegen.





Das NABU-Kreuzfahrt-Ranking 2022: Wo stehen die Reedereien bei Klima- und Umweltschutzmaßnahmen?

Oder aber wir gehen den Weg der Suffizienz, und sagen, dass wir den touristischen Konsum einschränken müssen. Und damit meine ich nicht nur die Ausweitung von Schutz-zonen, die nicht mehr bereist werden dürfen, sondern dass tatsächlich weniger Reisen angeboten, aber eben auch nachgefragt werden. Damit das nicht zum ökonomischen Kollaps der Branche führt, wären Preissteigerungen notwendig. Die „Schnäppchenkreuzfahrt“ im Last Minute gäbe es dann wohl nicht mehr. Das allerdings benötigt gezielte Steuerung, Grenzziehungen und gegebenenfalls sogar Verbote. Und da bleibt die Frage: Wer kontrolliert das? Wer ist dafür verantwortlich? Der Suffizienz-Ansatz funktioniert nur im globalen Miteinander. Damit befinden wir uns im Bereich der Außenpolitik und Voraussetzung wäre ein grundlegender Paradigmenwechsel. Aus meiner Sicht brauchen wir eine Mischform aus beidem.

Wie wird sich der touristische Passagierverkehr in den nächsten Jahren entwickeln? Da die CO₂-Bilanz beim Fliegen noch schlimmer ist, könnte vielleicht die Passagierschiffahrt zurückkommen?

Sowohl die Pandemie als auch der russische Angriffskrieg führen uns gerade vor Augen, dass der Tourismus extrem resilient ist. Trotz aller Rückschläge bin ich davon überzeugt, dass die Tourismusbranche weiterwachsen wird. Sprich, mehr internationale Ankünfte, mehr Volumen und damit mehr Grenzüberschreitungen.

Alles andere würde der Entwicklung des Tourismus seit den 1950er Jahren widersprechen. Eine Kompensation der Flugreisen durch Bahnreisen und Schiffspassagierfahrt wird, glaube ich, nur partiell geschehen. Es wächst aber ein Marktsegment heran, das sich enorm für nachhaltige Reiseangebote interessiert und Nachhaltigkeitsstandards erwartet.

Wie reisen Sie?

Leider bin ich beruflich viel unterwegs. Vor sieben Jahren habe ich aber entschieden, dass ich nicht mehr mit dem Flieger reise, wenn ich das Ziel auch mit dem Zug erreichen kann. Die Folge ist, dass ich manchmal zehn bis zwölf Stunden irgendwo mit der Bahn auf Dienstreise bin. Privat haben mein Mann und ich die Regel, dass wir maximal alle vier Jahre eine Fernreise unternehmen. Auf Kreuzfahrt war ich natürlich auch schon, sowohl privat als auch zu Forschungszwecken. Allerdings nur von Deutschland aus, mit eigenen Landausflügen und anschließender CO₂-Kompensation. Ich bin auch auf keinen Fall von unten bis oben grün angepinselt – aber ich versuche meine privaten Wünsche und Bedürfnisse bestmöglich mit dem, was ich akzeptieren und vertreten kann, unter einen Hut zu bekommen.

Ich danke Ihnen für das Gespräch.

**Das Interview führte
Fenja Wiechel-Kramüller.**



Durch die Eisschmelze nehmen Kreuzfahrtschiffe immer mehr Kurs auf entlegene Polarregionen



„We shape our tools and then our tools shape us“: Schon vor der Pandemie veränderten neue Technologien Reisegewohnheiten grundlegend. Langfristige Folgen richtig einzuschätzen, ist nicht immer leicht

MAXIMILIAN ENGLER

„Das Denken ist aufgerüttelt“

Den Physiker und Unternehmensberater Jörg Esser beschäftigte in seinem Vortrag die Zukunft der Reisebranche und die Komplexität adaptiver Systeme. Angeregt durch seine Impulse entbrannte unter den Gästen des Albert-Ballin-Forums jedoch bald eine Diskussion über die Möglichkeiten und Grenzen digitaler Innovation und Entwicklung.

Bereits Ende der 1960er Jahre hatte der Medienwissenschaftler Marshall McLuhan eine simple Botschaft: „The Medium is the Message“ – „Das Medium ist die Botschaft.“ Eine lange Geschäftsreise auf sich zu nehmen, hat eine andere Bedeutung als ein Austausch per Telefon, Brief oder E-Mail. An der notgedrungenen Digitalisierung angesichts der Covid-19-Pandemie hätte McLuhan daher wohl eine ungewöhnliche sozialwissenschaftliche Fragestellung fasziniert: Was passiert, wenn Menschen von einem Tag auf den anderen gezwungen werden, auf Reisen und physischen Kontakt zu verzichten? Die Kosten dieses Experiments wurden dabei von der Wirtschaft mitgetragen, denn die Einnahmen von Reisebüros, -veranstaltern und Reservierungsdienstleistern lagen von Januar bis September 2020 61 Prozent unter denen des Vorjahres.

Digitale Technologien als Zukunftsmarkt

Zwar hat sich der Börsenwert großer Reiseunternehmen seit dem Beginn der Impfungen wieder weitestgehend erholt, zumindest in einzelnen Branchen aber scheint sich der Krisenmodus zu verstetigen. So ist etwa die Passagierluftfahrt von ihren 2019 verfliegenen neun Millionen Meilen noch weit entfernt und trotz deutlich sichtbarer „Nachholeffekte“ gestaltet sich die Rückkehr zu gewohnten Wachstumszahlen hier weiterhin schwierig. Nur ein Beispiel: Stand Juni 2022 fehlen laut des Instituts für deutsche Wirtschaft an deutschen Flughäfen rund 7200 Fachkräfte, um den reibungslosen Verkehr verlässlich zu gewährleisten. Hinzu kommen weitere Personalmängel bei den Airlines. Kurzfristige Flugausfälle treffen dabei auch das Segment der Geschäftsreisen hart.

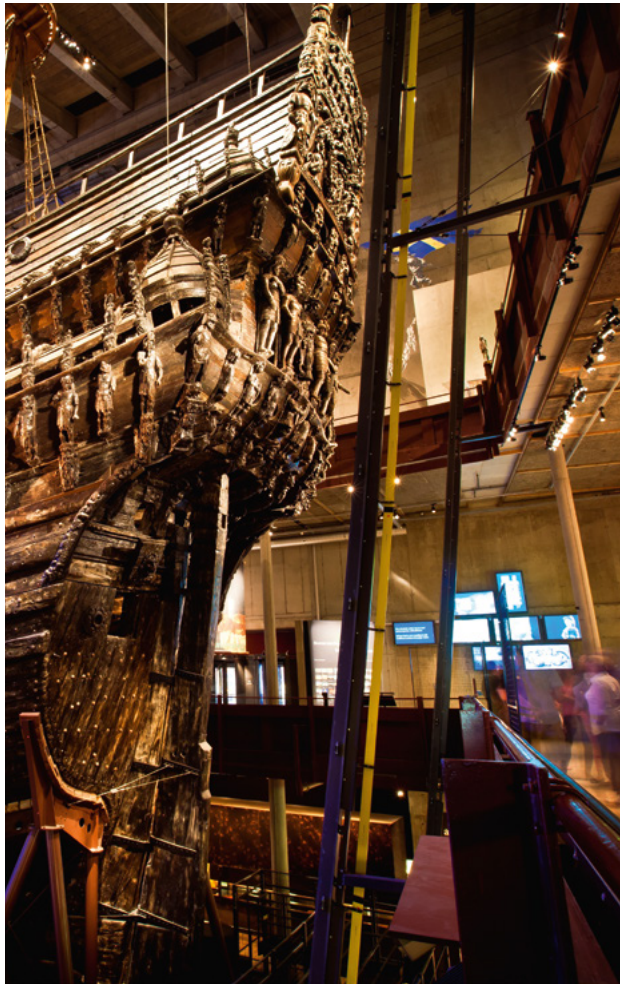
Die Videokonferenz scheint somit auch weiterhin das Medium der Wahl zu bleiben und viele krisenbedingt digitalisierte Arbeitsabläufe beginnen nach zwei Pandemie-jahren zur Gewohnheit zu werden. „Derzeit ist noch nicht absehbar, wie sich Arbeitsprozesse und Geschäftskulturen durch die Pandemie auch langfristig verändern werden“, sagt der Unternehmensberater Jörg Esser auf dem Albert-Ballin-Forum. „Allerdings zeichnet sich schon seit einiger Zeit ab, dass durch Digitalisierung private und geschäftliche Verbindungen zwischen Menschen anders werden.“

Schon seit langem hätten digitale Technologien in der Reisebranche „das Denken aufgerüttelt“. Weitestgehend unbekannte Kleinakteure entwickelten auf einem schwer überschaubaren Markt hochspezialisierte Geschäftsmodelle der Zukunft, etwa KI-basierte Buchungssysteme. An einigen Orten, relativiert Esser, treibe der digitale Innovationsgeist freilich auch skurrile Blüten. Eine große Hotelgruppe etwa ermögliche schon seit einiger Zeit ihren Gästen, abgefilmte Landschaften, Städte und Dörfer in einer virtuellen Realität zu bereisen. Von der klassischen Reiseerfahrung bleibe da nicht mehr viel übrig.

Aber schon mit der klassischen Online-Reisebuchung ist eine saubere Trennung zwischen digitalem und analogem Reisen hinfällig geworden. Vielleicht beginnt der Trip mit einem beeindruckenden Bild auf Instagram, dann vergleicht man Preise, bucht, checkt sich an einem Automaten ein, bis man schließlich am Wunschort selbst ein Foto schießt. All das verändert die Gesamterfahrung. Die Wirklichkeit, daran erinnert Esser mit dem Physiker Geoffrey West, sei ein „komplexes adaptives System“, in dem sich unterschiedliche Elemente – digital und analog – gegenseitig beeinflussen. Die Wissenschaften hätten die Aufgabe, dieses System zu verstehen und Handlungswissen zu gewinnen. Die Frage ist nur: Mit welchen Methoden?

„ALLERDINGS ZEICHNET SICH SCHON SEIT EINIGER ZEIT AB, DASS DURCH DIGITALISIERUNG PRIVATE UND GESCHÄFTLICHE VERBINDUNGEN ZWISCHEN MENSCHEN ANDERS WERDEN.“

Jörg Esser
Unternehmensberater



Auch die Kulturbranche setze sich schon seit einiger Zeit intensiv mit den globalen Einflüssen und Wirkungsmöglichkeiten der digitalen Technologien auseinander und sehe sich oftmals unter Innovationsdruck gestellt, erläutert der Vorstand der Stiftung Hamburgischer Museen Hans-Jörg Czech in der an Essers Vortrag anschließenden Diskussion. Angesichts von Nachhaltigkeitszielen, der schnell zunehmenden freien Verfügbarkeit von hochauflösenden Bildern von Kunstobjekten im Internet oder kostenlosen digitalen Rundgängen durch ganze international renommierte Museen werde in Fachkreisen gerade thematisiert, welche Bedeutung dem physischen Besuch von Ausstellungen durch das Publikum noch zukommen könne. Zum Beispiel würden sogenannte „Blockbuster-Präsentationen“, mit der realen Zusammenführung von Museumsobjekten aus aller Welt, früher ein Garant für regen, auch touristischen Publikumszustrom, unter Nachhaltigkeitsaspekten inzwischen kritisch betrachtet.

Allerdings werde derzeit nicht mit einem Verschwinden oder vollständigem digitalen Ersatz des tatsächlichen Museumsbesuchs gerechnet. Die physische Begegnung mit dem authentischen, singulären Original, das Erleben seines Zusammenspiels mit anderen Objekten im inhaltlich erschließenden Ausstellungszusammenhang sowie der persönliche Austausch im Museumskontext seien für viele Besucherinnen und Besucher weiterhin von großer Attraktivität. Es zeichne sich aber eine Rückbesinnung auf die verstärkte Präsentation

Schwund des Auratischen

Die wohl bekannteste These des Medienwissenschaftlers Marshall McLuhan ist das Zusammenschrumpfen der Welt zu einem „global village“, einem globalen Dorf. Schon weniger bekannt ist die Theorie hinter dem berühmten Schlagwort: Als Mitte des 20. Jahrhunderts das Fernsehen das Buch als gesellschaftliches Leitmedium ablöste, so argumentierte McLuhan, sei an die Stelle einer individualistischen Lesekultur eine Kultur der „elektronischen Interdependenz“ getreten. Da Bilder, Ideen und Erzählungen fortan weltweit zirkulierten, würden Menschen sich zwar immer stärker in internationale Zusammenhänge eingebunden sehen – allerdings auf der Grundlage einer „tribalistischen Basis“.

„ATMOSPÄRE UND SPONTANITÄT, ÜBERHAUPT DAS GEFÜHL, MIT ANDEREN MENSCHEN EINEN RAUM ZU TEILEN, DAS KANN MAN NICHT SIMULIEREN.“

Silke Satjukow
Historikerin

der eigenen lokalen Bestände ab, um internationale Leihverkehre zu reduzieren. In jedem Falle verändere sich schon heute die Kommunikation zwischen Museen und ihrem Publikum durch die stetige Erarbeitung neuer digitaler Angebote, und zwar insbesondere durch die Etablierung besuchsunabhängiger paralleler Formen der Kontakte.

Das Besondere und Einzigartige – am Beispiel des Reisens – beschäftigt auch die Historikerin Silke Satjukow (Universität Halle). Gerade die Nachholeffekte im Passagierverkehr nach der Covid-19-Pandemie zeigten, dass der Wunsch nach körperlich empfundener Authentizität ein menschliches Grundbedürfnis sei. „Der Mensch wünscht sich Nähe“, sagt Satjukow, „Atmosphäre und Spontanität, überhaupt das Gefühl, mit anderen Menschen einen Raum zu teilen, das kann man nicht simulieren – und schon gar nicht digitalisieren.“ Je weiter die Digitalisierung der Lebenswelt voranschreite, desto stärker würde auch das Bedürfnis wahrgenommen, Verbindungen zu anderen Menschen gerade auch physisch zu pflegen – und auf Reisen „echte Begegnungen“ von Mensch zu Mensch zu erleben.

Mehr Interdisziplinarität wagen – aber wie?

Esser rät der Reisebranche auf der Suche nach neuen innovativen Ideen, stärker die Naturwissenschaften zu befragen, die Mathematik etwa, oder die Biologie. Nur durch Interdisziplinarität könne man die komplexen Netzwerke aus natürlichen und kulturellen Tatsachen verstehen, in denen nur ein verändertes Element zur Disruption des gesamten Systems führen kann. Zum Bewusstsein um die Komplexität der Wirklichkeit gehört für Esser aber auch, einzuräumen, dass die meisten Variablen unbekannte sind. „Ich muss zugeben, dass meine Vorhersagen meist falsch sind. Glauben Sie mir, ich wünschte, es wäre anders.“ Genauso wie es um das Wissen geht, ging es auf dem Albert-Ballin-Symposium eben auch um einen souveränen Umgang mit Nichtwissen.

Esser sieht besonders in der klassischen akademischen Ausbildung Handlungsbedarf. Diese fokussiere, so der Physiker, weiterhin methodische und inhaltliche Spezialisierung. Jungen Forschenden mit breiteren In-

teressen und interdisziplinären Forschungsvorhaben falle es in einem solchen Umfeld schwer, sich erfolgreich zu profilieren. Der Versuch, komplexe Probleme aus unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten, bedeute daher oft ein hohes persönliches Risiko, das viele Menschen verständlicherweise nicht bereit seien einzugehen. Vereinzelt böten zwar Institute oder DFG-Förderprogramme einen sicheren Rahmen für innovative Forschungsvorhaben, aber auch hier sei die langfristige Finanzierung oftmals ungewiss.

Bei der Drucklegung von einem gemeinsam von McLuhan und dem Designer Quentin Fiore geschriebenen Buch schlich sich übrigens ein Tippfehler ein. Statt „The Medium is the Message“ prangte auf dem Cover überraschend: „The Medium is the Massage“ – „Das Medium ist die Massage“. Wider Erwarten war McLuhan begeistert. Denn ein Medium vermittelte für ihn nicht nur Nachrichten. Die Transformation der medialen Umwelt verändert schließlich auch den Menschen selbst. Was das in den Pandemie Jahren eingeübte Reisen in der digitalen Welt am Ende langfristig für die Branche heißen wird, bleibt also noch abzuwarten.



ZUR PERSON

Als Experte für adaptive Systeme publiziert der Unternehmensberater **Dr. Jörg Esser** unter anderem im Harvard Business Review.

China 1.3

Der Übergang zur multipolaren Weltordnung und das damit verbundene Ende der westlichen Hegemonie wirken sich auch auf kulturelle Austauschprozesse aus. Globalisierung findet weiterhin statt, ist jedoch zunehmend von verschärften Konflikten zwischen Großmächten mit sehr unterschiedlichen politischen Systemen und Normen geprägt.

Wurde in den 1990er Jahren häufig noch eine weltweite Verbreitung von liberaler Demokratie und „westlichen“ Werten vorhergesehen, gewinnt heute mit China ein neuer weltpolitischer Akteur an ökonomischem und kulturellem Selbstbewusstsein.

Anlass genug, um zu fragen: Wie verbreiten sich Normen und Werte über den Globus? Was passiert dabei mit Kultur? Was lehrt der Blick in die Vergangenheit?

Anna Geis

DOMINIC SACHSENMAIER

Sehnsüchte der Gegenwart und Wünsche der Vergangenheit

Wie entwickelt sich Kultur in einer vernetzten Welt? Und wie prägen Transferprozesse die alltägliche Lebenswirklichkeit? Ein Gespräch mit dem Sinologen Dominic Sachsenmaier über multiple Modernen, Urbanisierungserfahrungen und die Verstrickung von Kultur und Macht am Beispiel Chinas.



ZUR PERSON

Prof. Dr. Dominic Sachsenmaier ist seit 2015 Inhaber des Lehrstuhls „Modernes China mit Schwerpunkt auf Globalhistorischen Perspektiven“ an der Universität Göttingen und seit 2022 Dekan der dortigen Philosophischen Fakultät.

Maximilian Engler: Herr Sachsenmaier, wo sollte man hinreisen, wenn man China sehen möchte?

Prof. Dr. Dominic Sachsenmaier: China ist ein Land voller regionaler Unterschiede. Das betrifft nicht nur die Geographie, es gibt in China Wüsten, Berglandschaften und tropische Regenwälder. Vor allem die kulturellen Unterschiede sind bei 1,3 Milliarden Einwohnern enorm. Nordchina und Südchina, aber auch die Lebensrealitäten der nicht han-chinesischen Bevölkerung, etwa in der inneren Mongolei oder der Uiguren, deren kulturelle Eigenheiten nunmehr freilich unter sehr großem Druck stehen. All das macht das moderne China aus. Um einen guten Eindruck von dieser Diversität zu bekommen, sollten Sie mindestens in eine der großen modernen Metropolen reisen, Peking oder Shanghai. Sie sollten aber auch eine alte Kaiserstadt wie Xi'an und eine ländliche Region besuchen. All dies setzt natürlich voraus, dass Reisen nach China wieder so möglich sein werden, wie es vor Beginn der Coronakrise der Fall gewesen ist.

In ihrem letzten Buch „Global Entanglements of a Man Who Never Travelled“ (2018) haben Sie sich die Vergangenheit der süd-chinesischen Hafenstadt Ningbo angeschaut. Dort haben Sie sich mit Zhu Zongyuan beschäftigt, einem zum Christentum konvertierten Beamten des chinesischen Kaiserreichs. Was hat Sie an seiner Geschichte interessiert?

Zhu gehörte seinerzeit nicht zu der Spitze der christlichen Eliten und war deshalb der gelebten Alltagskultur des 17. Jahrhunderts näher als viele seiner Kollegen. Mich haben die Spannungen interessiert, denen er zwischen katholischer Kirche und chinesischem Kaiserreich ausgesetzt war, wie er sie erlebt und mit ihnen umgegangen ist. Es gab damals nicht viele Christinnen und Christen in China. Zhu war also zerrissen zwischen den Erwartungen, die die chinesische Gesellschaft an ihn hatte und den Ansprüchen, die sein Glaube und die katholische Kirche an ihn stellten. Beispielsweise war es für ihn als staatlichen Verwaltungsbeamten nicht möglich und auch nicht wünschenswert, den Konfuzianismus abzulegen. Auf der anderen Seite war die katholische Kirche – die erste gänzlich globale Institution der Weltgeschichte – auch stark kolonial geprägt. Man versuchte, die Chinamission von Rom aus zu steuern und hat zum Beispiel nicht erlaubt, dass Chinesen Priester werden. In diesem politischen Spannungsfeld versuchte Zhu nun, seinen eigenen Weg zu finden. Sie können daran gut sehen, dass Kulturkontakt immer auch ein Kontakt von Machtsystemen ist. In Zhus Fall: Eine globale Kirche gegen einen mächtigen Staat.

Wie sehen diese Machtsysteme aus?

Wenn Sie sich genau anschauen, wie Kulturtransfers funktionieren, dann rücken Sie ganz schnell von Schablonen ab. Es ist etwas ganz anderes, wenn ein gebildeter Staatsbeamter konvertiert als ein armer Bauer, der nicht lesen und schreiben kann – oder eine Bäuerin. Das sind ganz unterschiedliche Glaubenswelten und Lebensrealitäten. In ihrer alltäglichen Form äußert sich Macht etwa in Erwartungshaltungen, Blicken der Nachbarn und natürlich Druck von oben. Und dieses Bewusstsein ist ein großer Bestandteil jeder Kultur. Kultur ist nicht immer nur freiwillig. Sie stellt an die Kulturtragenden auch Anforderungen: Dass man gewisse Werte teilt, dass man sich auf eine bestimmte Art kleiden soll, seinen Tag auf diese oder jene Art und Weise strukturiert. Wie kulturelle Machtsysteme konkret aussehen, sehen Sie also oft erst, wenn Sie sich den Alltag von Individuen anschauen und weniger in Texten, Dokumenten oder Philosophien.



In den letzten 70 Jahren ist die Einwohnerzahl der ostchinesischen Küstenstadt Ningbo von rund 282.000 auf 9,5 Millionen Menschen angestiegen. Eine Karte von 1846

„WIE KULTURELLE MACHTSYSTEME KONKRET AUSSEHEN, SEHEN SIE OFT ERST, WENN SIE DEN ALLTAG VON INDIVIDUEN ANSCHAUEN.“

Dominic Sachsenmaier
Sinologe



Auf dem Albert-Ballin-Symposium haben Sie vor allem von den Effekten gesprochen, die die rasante Modernisierung des Landes auf den chinesischen Alltag hatte. Gibt es vor diesem Hintergrund so etwas wie eine kollektiv geteilte chinesische „Urerfahrung“?

In der Gegenwart ist das vielleicht am ehesten der Wechsel von einer ländlich in eine städtisch geprägte Lebenswelt: Die Bevölkerung von Peking und Shanghai hat sich seit den 1990er Jahren verdreifacht. Das hat zu tiefgreifenden demographischen Veränderungen geführt und zu einer Dynamik der Urbanisierung, die weltweit einmalig ist. Ende der 1970er Jahre lebten weniger als 20 Prozent der Chinesinnen und Chinesen in Städten, heute sind es

bereits 65 Prozent. Das hat gewaltige Konsequenzen für die Alltagskultur und weite Bereiche des gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Lebens.

Hinzu kommt, dass in den Städten, um neuen Wohnraum zu schaffen, zum Teil auch alte Bausubstanz aufgegeben wurde. Sie erwähnten die Hutong-Viertel Pekings.

An der Pekinger Innenstadt werden sehr gut die Ambivalenzen der Urbanisierung sichtbar. Die sogenannten Hutongs mit ihrer Architektur aus der Zeit zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert waren wie eine kleine eigene Welt. Das war ein Wirrwarr aus dicht verzweigten Gässchen, spielenden Kindern, Gauklern, Familienleben, ein ganz buntes Treiben. Die kleinen Häuser waren aus Stein gebaut, ihre Dächer im geschwungenen chinesischen Stil. Große Teile Pekings sahen so aus. Bis in die 1990er Jahre hatte die Stadt die größte erhaltene historische Altstadt ganz Ostasiens. Im Zuge von Wohnungsbauprojekten wurde diese Welt aber weitgehend beseitigt. Die Hutongs wurden abgerissen und es wurde ein modernes Peking geschaffen – mit breiten Boulevards, gläsernen Hochhäusern und pulsierenden Einkaufsstrassen.

Die alte Welt wurde zu einer neuen ...

... und die Bevölkerung der Hutongs hat das mitgetragen. Es gab keine großen Proteste, was auch daran lag, dass es in den alten Gebäuden oftmals kein Zentralheizungs- oder gut funktionierendes Abwassersystem gab. So sah man es als Fortschritt an, in ein Hochhaus zu ziehen. Heute gibt es dann natürlich viele nostalgische Erinnerungen an die alte Zeit der Gemeinschaftlichkeit und der Großfamilien, denn diese Art des Nachbarschaftslebens ist mit der Modernisierung erodiert. Aber Nostalgie verrät am Ende über die Sehnsüchte der Gegenwart mehr als über die Wünsche der Vergangenheit.

Was ist an die Stelle der alten Nachbarschaftsbeziehungen getreten?

Vor allem die digitalen Kommunikationstechnologien, der Computer und später das Smartphone. Es haben sich neue soziale Netze innerhalb der Familie, innerhalb der beruflichen Gruppe oder zwischen Eltern, Schülerinnen und Schülern sowie Interessengemeinschaften gebildet. Einerseits ähnelt diese Entwicklung den Tendenzen, die man auch aus Europa kennt, andererseits ist die Nutzung digitaler Technologien in China zum Teil noch stärker ausgeprägt als in Westeuropa und den USA. Das liegt eben auch daran, dass sie sich in



Nach der Neugestaltung der Innenstadt Pekings in den 1990er Jahren ziehen die verbleibenden Hutong-Viertel vor allem Touristen an

einer Zeit verbreiteten, in der sich China atemberaubend schnell entwickelte und sich alte Sozialformen zunehmend auflösten.

Der griechische Schriftsteller Plutarch hat sich einmal gefragt, wie viele alte Planken eines Schiffes wohl ausgetauscht werden müssten, bis man auf einem ganz neuen steht. Wenn Sie über die chinesische Modernisierungserfahrung sprechen, habe ich dieses Bild im Kopf. Zhu hat sich das Christentum genommen, dann kam das moderne Großstadtleben und schließlich die digitalen Technologien. Passt das Paradox Plutarchs auch für China?

Es gibt in der Tat viele Debatten in China, wie die Modernisierungserfahrung zu deuten ist. Es gibt ein Lager, das sich von einem ‚alten‘ China lossagen möchte und die Brüche bejaht, das marginalisiert aber oftmals die vielen Kontinuitäten. Das moderne Bildungssystem und die Hochschulzugangsberechtigung ähnelt zum Beispiel sehr stark dem Modell der klassisch-konfuzianischen Beamtenausbildung, in der sich mit einer Prüfung der gesamte Lebensweg entschied. Andererseits bilden viele Ereignisse des 20. Jahrhunderts, wie es der Abriss der Hutongs als Beispiel verdeutlicht, tatsächlich eine gewisse Zäsur. Was mir an Ihrem Vergleich für China nicht ganz zu passen scheint, ist das Bild der Planken, die man langsam und fast schon geordnet austauscht. Das chinesische Schiff wurde eher in relativ kurzer Zeit

sehr stark beschädigt und dann nur notdürftig repariert. Die rapide Abfolge von Krisen, die China zwischen der Zeit der Opiumkriege Mitte des 19. Jahrhunderts und den 1970er Jahren durchgemacht hat, wird hierzulande oftmals unterschätzt. Kaum ein Jahrzehnt ist ohne gewaltige Umbrüche vergangen.

Wie äußerte sich das in der Alltagskultur?

Das lässt sich beispielsweise an der Alltagssprache beobachten: Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es im Chinesischen tausende Neologismen – Begriffe wie Physik, Chemie, Biologie, aber auch Individuum, Film, Technik, Politik oder Philosophie – all das war damals neu.

„ES GIBT VIELE DEBATTEN IN CHINA, WIE DIE MODERNISIERUNGSERFAHRUNG ZU DEUTEN IST. ES GIBT EIN LAGER, DAS SICH VOM „ALTEN“ CHINA LOSSAGEN MÖCHTE, ABER DAS ÜBERSIEHT DIE VIELEN KONTINUITÄTEN.“

Dominic Sachsenmaier
Sinologe

Wenn man das Chinesische von 1890 mit dem Chinesisch des Jahres 1920 vergleicht, dann hat man es hier fast schon mit zwei verschiedenen Sprachen zu tun. In sehr kurzer Zeit ist eine fast schon überwältigende Menge an global zirkulierenden Ideen wie „Nationalismus“ oder „Kommunismus“ nach China geflossen – während gleichzeitig der Konfuzianismus als kultureller Anker immer mehr an Geltung verlor.

Aber woher kommt dieser „Globalisierungsschock“? Vergleicht man diese Entwicklung mit der Japans fallen gleich Unterschiede im Umgang mit global zirkulierenden Ideen auf. Denn im Zuge der Meiji-Reformation entwickelte sich Japan ab 1868 in relativ kurzer Zeit von einem isolierten Feudalstaat zu einer imperialistischen Großmacht nach europäischem Modell. In China ist das Ihren Schilderungen zufolge gerade nicht passiert.

Der Vergleich zu Japan lohnt in der Tat. Japan war immer eine Gesellschaft, die das Eigene im Dialog mit einer größeren Kultur definiert hat. Das war über lange Zeit China, von der man große Teile der Religion, Staatskunst und auch Literatur übernommen hat. Dies ging sogar so weit, dass Reimschemata aus dem Chinesischen übernommen wurden, obwohl die japanische Sprache einer anderen linguistischen Familie angehört. Man kann sich vorstellen, dass es dann vor diesem Hintergrund auch ein leichter Schritt war, sich an einem anderen Referenzraum neu auszurichten. Als man die Stärke des industrialisierten Europa Mitte des 19. Jahrhunderts erkannte, entschieden sich also die maßgeblichen japanischen Eliten dafür, eine ganze Reihe an kulturellen Bausteinen zu übernehmen, die man für „westlich“ hielt: Industrialisierung, Kolonialismus, ein modernes Militär, ein neues Bildungssystem. Diese Aneignung wurde aber gerade nicht als Bedrohung der eigenen Kultur erfahren, sondern als Bereicherung. Fukuzawa Yukuchi, einer der treibenden Köpfe hinter der Meiji-Restauration, hat es mal so ausgedrückt: „Dadurch, dass wir es benutzen, wird es japanisch.“

Waren in China, wenn man von Minderheiten wie Zhu absieht, die kulturellen Eliten wirklich weniger geübt im Kontakt mit anderen Kulturen als anderswo?

Einen mit Japan vergleichbaren Umgang mit äußeren Mächten als zentrale kulturelle Inspirationsquellen



„Dadurch, dass wir es benutzen, wird es japanisch“: Für den Meiji-Reformer Fukuzawa Yukuchi (1835-1901) bedeutete Kulturkontakt auch die Suche nach einer neuen nationalen Identität

kennt die chinesische Geschichte nicht, ebenso wenig, wie ihn die europäische Geschichte kennt. In China tat man sich daher schwer, einen Konsens zu finden, wenn es um das Verhältnis zum Westen ging. Vielmehr gab es endlose Debatten zu Fragen wie: „Wollen wir uns modernisieren und sind wir dann noch chinesisch?“ Es gab schließlich nur noch zwei Optionen: Entweder man wählt die Moderne oder die Tradition. Dieser zunehmend polarisierte Diskurs gipfelte dann im radikalen Antikonfuzianismus der Kulturrevolution.

Unter Deng Xiaoping scheint es dann allerdings einen Strategiewechsel gegeben zu haben: In den 1980er Jahren wirkte besonders die US-amerikanische Konsumkultur global attraktiv. Die Idee der Verknüpfung von politischer und wirtschaftlicher Freiheit hatte weltweit

Konjunktur und ungemeine globale Strahlkraft. Waren da nicht auch Dengs Wirtschaftsreformen eine Art Kulturtransfer?

Zum Teil. Anders als Mao Zedong war Deng Xiaoping der Auffassung, dass die Partei nicht zentral gesteuert eine neue Gesellschaft gestalten könne. Das musste aus Eigeninitiative passieren und natürlich auch die Möglichkeit umfassen, die eigenen Lebensverhältnisse zu verbessern. Deswegen brauchten für ihn auch Individuen einen gewissen Spielraum. Aber ich würde zögern, dies als eine Abkehr vom Kommunismus zu bezeichnen: Deng strebte mit seinen Reformen zwar die marktwirtschaftliche Öffnung Chinas an, hatte als überzeugter Sozialist aber keine radikale „Verwestlichung“ im Sinn. Zumindest in den 1980er Jahren, die Deng entscheidend prägte, entstand auch eine recht erfolgreiche Mischung aus gelebter chinesischer Dorfkultur, politischem Sozialismus und ökonomischer Marktwirtschaft.

Wie sah die aus?

In nicht wenigen Fällen haben Dorfbewohner beispielsweise gemeinsam eine Fabrik gebaut und sind als kollektive Unternehmen in die exportorientierte Marktwirtschaft eingestiegen. Wenn diese Unternehmen gut liefen, wollte man das Einkommen gerecht verteilen. Man zahlte jedem Bewohner gleiche Anteile aus, manchmal baute man auch endlose Reihen völlig identischer Häuser. Ein bisschen wie in amerikanischen Planvorstädten. Für einige Unternehmen funktionierte diese Art des kommunalen Wirtschaftens sehr gut.

Die meisten dieser Dörfer sind aber heute nur noch Touristenattraktionen. Warum konnte sich das Modell nicht behaupten?

Das war nur möglich in einer sehr frühen Phase der kapitalistischen Entwicklung. Sobald größere Herstel-

ler und Investoren eine gewisse Marktmacht entwickelt hatten, waren die meisten dieser dörflichen Kollektivunternehmen nicht mehr konkurrenzfähig. Hätte man sich entschlossen, dieses Modell staatlich zu fördern, wäre das vielleicht ein vielversprechender Ansatz der Modernisierung ländlicher Gebiete gewesen. Aber davon ist die Partei im Zuge der Urbanisierungsstrategie abgerückt: Man suchte die Moderne vielmehr in Großstädten. Ob das dem Land in Zukunft sozialen Frieden und politische Stabilität verschaffen wird, das werden wir sehen.

Wirtschaftlich führt an China kein Weg vorbei, trotzdem wird chinesische Kultur in Westeuropa aber oftmals noch sehr schematisch wahrgenommen. Man denkt als erstes an Essen, dann an Konfuzius, die „Zeit der Streitenden Reiche“ und eventuell Kung-Fu. Woran liegt das?

Immer mehr Menschen weltweit lernen zwar das Chinesische, aber wir sind weit davon entfernt, dass China globale Kulturtransfers so stark prägt wie etwa die USA: Es gibt kein chinesisches Äquivalent zur Blue Jeans als Symbol von Alltagsfreiheit. Durch die Zero-Covid-Politik Chinas hat die Präsenz von internationalen Studierenden an chinesischen Hochschulen zudem stark abgenommen. Es kann angesichts dieser Entwicklung sein, dass in Zukunft die Anwesenheit von Ausländern in China weiterhin bewusst schmal gehalten wird. Je weniger Menschen aber persönliche oder emotionale Bindungen nach China haben, umso weniger wird das Land in der Lage sein, eine kulturelle Strahlkraft zu entwickeln.

Herr Sachsenmaier, vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Maximilian Engler.

„EINEN MIT JAPAN VERGLEICHBAREN UMGANG MIT ÄUSSEREN MÄCHTEN KENNT CHINA NICHT, EBENSO WENIG, WIE IHN DIE EUROPÄISCHE GESCHICHTE KENNT.“

Dominic Sachsenmaier
Sinologe

HEIKE HOLBIG

Wie weit kann Demokratie reisen?

Ideen kennen keine Grenzen. Aber was passiert mit politischen Ordnungsvorstellungen, während sie global zirkulieren? Im Falle des Konstrukts der „Chinesischen Demokratie“ verkehrt sich ein Schlüsselbegriff des Liberalismus in sein Gegenteil. Ein Essay von Heike Holbig.



ZUR PERSON

Prof. Dr. Heike Holbig forscht am German Institute for Global and Area Studies (GIGA) in Hamburg zur Politik Chinas und unterrichtet Politikwissenschaft an der Goethe-Universität in Frankfurt am Main.

Als US-Präsident Joe Biden am 9. und 10. Dezember 2021 seinen virtuellen Gipfel für Demokratie veranstaltete, war die Volksrepublik China nicht unter den mehr als hundert geladenen Gästen. Eine unmissverständliche Provokation, auf die die parteistaatliche Führung Chinas prompt mit einem Akt der „Vorwärtsverteidigung“ reagierte.

Fünf Tage vor dem Gipfel veröffentlichte das Informationsbüro des chinesischen Staatsrats ein Weißbuch mit dem Titel „Zhongguo de minzhu“, was zu Deutsch „Chinesische Demokratie“ heißt, für die englische Ausgabe allerdings übersetzt wurde als: „China: Democracy That Works“. Laut den Autoren des Weißbuchs genieße die „Chinesische Demokratie“ nicht nur die volle Unterstützung der eigenen Bürgerinnen und Bürger, sondern diene auch als ein „neues Modell der Demokratie“, das anderen Staaten nachdrücklich empfohlen werde. Denn China sei eben eine Demokratie – die funktioniere.

Jenseits der Definition

Nun steht diese Selbstbeschreibung der Volksrepublik in klarem Gegensatz zur empirischen Realität. Das Einparteiensystem Chinas mit der Kommunistischen Partei an der Spitze wird von der Politikwissenschaft einhellig als Autokratie eingestuft. Es wird weithin gar als das Gegenteil einer liberalen Demokratie angesehen, die sich durch ihre offenen, freien und fairen Wahlen auszeichnet. Die Idee einer „Chinesischen Demokratie“ erscheint vor diesem Hintergrund schlichtweg paradox.

Wie uns die indische Sozialanthropologin Shalini Randeria mahnt, sollte man in der politischen Ideengeschichte allerdings mit Annahmen vorsichtig sein, die Ideen und Konzepte westeuropäischen Ursprungs wie „Moderne“, „Zivilgesellschaft“, „Nationalstaat“ oder eben „Demokratie“ als „geistiges Eigentum“ Europas betrachten. Angesichts der globalen Verbreitung solcher Ideen, so Randeria, entzögen sie sich jedem Definitionsmonopol.

Dass Theorien, Ideen und Konzepte reisen können, sei es geographisch von Ort zu Ort, sozial von Gesellschaft zu Gesellschaft, linguistisch von Sprache zu Sprache, oder auch zeitlich von einer geschichtlichen Periode zur anderen, beobachtete bereits der Autor des „Orientalismus“-

Bestsellers Edward Said. Offen ist allenfalls, wie sich die Konzepte auf ihren Reisen verändern, wie sich ihre Bedeutungen verschieben und sich mitunter von ihren Ursprüngen lösen.

Eine andere Begriffsgeschichte der Demokratie

Und so hat auch die „Chinesische Demokratie“ ihre Geschichte. Als Teil des Vokabulars des langen 19. Jahrhunderts reiste der Demokratie-Begriff zunächst von Europa nach Japan. Hier traf er bei der Meiji-Reformregierung auf offene Augen und Ohren und wurde als „minshu“ – zu Deutsch „Volksherrschaft“ – übersetzt. Da die japanische Schriftsprache auch chinesische Zeichen verwendet, verding sich der Begriff bereits um 1900 ebenso in der politischen Sprache der späten chinesischen Ming-Dynastie, hier ausgesprochen als „minzhu“ – ebenfalls übersetzbar als „Volksherrschaft“. Für beide Länder galt „Demokratie“ als Inbegriff eines modernen, zivilisierten und souveränen Nationalstaates. Im Rahmen eines sozialdarwinistischen Weltbildes wurden diesem System am ehesten Chancen zugesprochen, sich im globalen Kampf um das nationale Überleben zu behaupten.

Das Weißbuch über Demokratie

Das Weißbuch über Demokratie wurde im Dezember 2021 vom chinesischen Staatsrat veröffentlicht. Es entwirft mit einer „sozialistischen Demokratie“ ein hierarchisches und Output-orientiertes Gegenmodell zur liberalen Demokratie, mit dem sich die Probleme der Bevölkerung effektiv und zuverlässig lösen ließen. Die im Weißbuch abzulesende Neudeutung westlicher Demokratievorstellungen baut auf einer langen und verzweigten Aneignungsgeschichte durch die Kommunistische Partei Chinas auf, die von den demokratischen Revolutionen des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts aus über Japan, die Sowjetunion und durch die Kulturrevolution führte.



Freiheit statt Tennis: Die Bilder- und Gedankenwelt der Französischen Revolution prägt bis heute das europäische Demokratieverständnis. Doch auf ihrer Reise durch die Zeit und um den Globus verändert sich die 1789 im Ballhausaal gefasste Idee

Als sich die Kommunistische Partei im Jahr 1921 gründete, war der Begriff „Demokratie“ in China also keineswegs ein Fremdwort. Im Kontext des damaligen Bürgerkriegs zwischen der Kommunistischen Partei und der Guomindang war Mao Zedongs Rede von der „Neuen Demokratie“ nicht zuletzt der Versuch, die bürgerlichen Eliten der Großstädte für die Sache der Partei zu gewinnen.

Mit der Gründung der Volksrepublik China im Oktober 1949 verfestigte sich dieses Selbstverständnis. Als verfassungsrechtliches Ideal des jungen Staates diente, wie auch in der DDR, das leninistische Prinzip des demokratischen Zentralismus. Hier werden die politischen Funktionäre zwar formell gewählt und wichtige politische Entscheidungen gemeinsam diskutiert, als Vorhut der Revolution behält die Parteiführung aber das letzte Wort – sämtliche von ihr getroffenen Entscheidungen sind zudem allgemein bindend. Schon in der ersten ordentlichen Verfassung der Volksrepublik China wurde das Machtzentrum des demokratischen Sozialismus durch den Nationalen Volkskongress verkörpert. In der noch heute gültigen Verfassung von 1982 wurde dieses Prinzip noch einmal bestätigt.

All diese Beispiele verdeutlichen, dass der chinesische Parteistaat lange vor dem Aufstieg Xi Jinpings bestrebt war, sich als ein demokratisch verfasstes System zu präsentieren. Allerdings: Seit Xi Jinpings Machtantritt wird dieser Anspruch weitaus selbstbewusster artikuliert. Nicht zuletzt mit einem Seitenblick auf die USA wurde die „Chinesische Demokratie“ zu einem Konzept ausgebaut, das auf universale Gültigkeit abzielt, dessen Anspruch es also ist, die Idee der Demokratie im eigentlichen Sinne zu verkörpern.

Xis neue Akzente

Diese Akzentverschiebung im offiziellen Parteidiskurs kündigte sich bereits beim Amtsantritt Xis im November 2012 an. Die bis dahin gültige, zentralistische Idee einer „innerparteilichen Demokratie“ wurde nun heruntergespielt. Stattdessen betonte das Abschlussdokument des 18. Parteitags die Bedeutung der sogenannten „konsultativen Demokratie“.

Dieses Konzept war in den frühen 2000er Jahren um die Idee einer „deliberativen Demokratie“ geprägt worden, die der Philosoph Jürgen Habermas bei einem



Ohne Probleme: Unter Xi Jinping wird die „whole-process democracy“ zu einem Modell von internationaler Strahlkraft ausgearbeitet

Besuch an der Peking-Universität vorgestellt hatte. Unter chinesischen Akademikerinnen und Akademikern hatte dieser Ansatz breiten Anklang gefunden, und so wollte man ihn auch für ein Einparteiensystem fruchtbar machen. Die deliberative Demokratie beruht eigentlich auf der öffentlichen und ergebnisoffenen Kommunikation zwischen freien und gleichen Bürgern, die unter dem „zwanglosen Zwang des besseren Arguments“ zu einem vernünftigen Konsens finden. Diese Idee der horizontalen Verständigung zwischen freien und gleichen Menschen wurde dafür in ein hierarchisches System vertikaler Konsultation umgedeutet, das die Parteizentrale fortan top-down organisieren und orchestrieren sollte.

In seinem Bericht an den 19. Parteitag im Oktober 2017 griff Xi Jinping dieses technokratische Modell schließlich explizit auf. „Die konsultative Demokratie“, so Xi, „ist ein wichtiger Weg, um die Führung der Partei wirksam umzusetzen; sie ist ein Modell und Alleinstellungsmerkmal für Chinas sozialistische Demokratie“. Bereits hier wird Demokratie jedoch keineswegs als Selbstzweck betrachtet, sondern als ein Mittel zum

Zweck, den Führungsanspruch der Kommunistischen Partei möglichst effektiv, also „wirksam“, auszugestalten. Zeitgleich begann der chinesische Propagandaapparat im Rahmen der zwölf sogenannten „sozialistischen Grundwerte“ auch „Demokratie“ zu bewerben.

„Schönes Streben nach einem besseren Leben“

Seit inzwischen fast zehn Jahren sind die zwölf Kernwerte auf unzähligen Bannern und Postern im ganzen Land zu sehen. Von offizieller Seite werden sie als „die Seele der chinesischen Nation“, als „gemeinsamer Nenner“ und „Leitfaden für den Aufbau des Sozialismus chinesischer Prägung“ bezeichnet. Für die Nation stehen die Grundwerte „Wohlstand“ und „Demokratie“ an erster Stelle, gefolgt von „Zivilisation“ und „Harmonie“. Die Grundwerte der Gesellschaft sind „Freiheit“, „Gleichheit“, „Gerechtigkeit“ und „Rechtsstaatlichkeit“, gefolgt von dem „Patriotismus“, der „Hingabe“, „Integrität“ und „Freundlichkeit“ des Individuums.

„Demokratie“ wird in dieser hierarchischen Werteordnung von der Partei sehr bewusst auf der nationalstaatlichen Ebene verortet. Anders als in liberalen Demokratien wird sie ausdrücklich nicht als ein innerstaatliches, institutionell abgesichertes Verfahren zur Gewährleistung eines freien und fairen politischen Wettbewerbs verstanden. Vielmehr beschreibt sie im offiziellen Jargon ein „schönes Streben der menschlichen Gesellschaft“.

Entsprechend bezeichnet die „Volksdemokratie“ eine Alternative zu westlichen Demokratien mit Mehrparteiensystemen, denen unterstellt wird, sie würden von egoistisch handelnden kapitalistischen Eliten dominiert. Der Gegenbegriff der „Volksdemokratie“ hingegen verbindet den offiziellen Anspruch der „Volkssouveränität“ mit dem Prinzip der Parteiführung. In dieser Logik gilt die unangefochtene politische Führung durch die Kommunistische Partei als Garant dafür, das Volk vor konkurrierenden Machtansprüchen zu schützen und seine Herrschaft langfristig sicherzustellen.

„Demokratie“ im Weißbuch

Hier kommt nun das Weißbuch zur „Chinesischen Demokratie“ ins Spiel, das nur fünf Tage vor Bidens „Summit for Democracy“ im Dezember 2021 in chinesischer und englischer Sprache veröffentlicht wurde. Auf seinen 55 Seiten baut es auf diesen verzweigten Vorstellungen einer Demokratie chinesischer Prägung auf. Alte und neue Komponenten sollen zu einem „höchst innovativen“ „Modell der Demokratie“ zusammengefügt werden, mit dem die Partei verspricht, „die politische Zivilisation der Menschheit zu bereichern“. Dieses Modell nennt sich: „ganzheitliche Volksdemokratie“ bzw. „whole-process people's democracy“.

Der Text beginnt mit Erinnerungen an die historische Mission der Kommunistischen Partei. Diese habe seit ihren Anfängen „die Menschen in ihrem hartnäckigen Kampf für die Demokratie angeführt“. Als Beispiele werden anfangs die Vorstellungen aus der Mao-Ära ins Feld geführt, darunter etwa die „demokratische Diktatur des Volkes“ oder „Massenlinie“. Von dort geht das Weißbuch zu den Errungenschaften der Reformperiode über, zu denen unter anderem die bereits erwähnten Konzepte der „konsultativen Demokratie“ und der „Volksdemokratie“ zählen.

„NICHT ZULETZT MIT EINEM SEITENBLICK AUF DIE USA WURDE DIE CHINESISCHE DEMOKRATIE ZU EINEM KONZEPT AUSGEBAUT, DESSEN ANSPRUCH ES IST, DIE IDEE DER DEMOKRATIE IM EIGENTLICHEN SINNE ZU VERKÖRPERN.“

Heike Holbig
Politikwissenschaftlerin

Diese Reihe „demokratischer“ Institutionen und Begriffe wird dann aber in einen größeren und neueren Rahmen eingeschrieben, der als „ganzheitliche Volksdemokratie“ bezeichnet wird. Im O-Ton lautet ihre Definition:

„Die ganzheitliche Volksdemokratie verbindet die prozessorientierte mit der ergebnisorientierten Demokratie, die prozedurale mit der materiellen Demokratie, die direkte Demokratie mit der indirekten Demokratie und die Volksdemokratie mit dem Willen des Staates. Es ist ein Modell der sozialistischen Demokratie, das alle Aspekte des demokratischen Prozesses und alle Bereiche der Gesellschaft abdeckt. Es ist eine echte Demokratie – eine Demokratie, die funktioniert.“

Der Sache nach recht trocken, ist das Dokument mit allerlei Seitenhieben gegen die US-amerikanische Demokratie gespickt: So wird etwa argumentiert, dass das Recht auf Partizipation an politischen Angelegenheiten wichtiger sei als das Recht zu wählen; dass die Vorteile der in China kontinuierlich betriebenen „konsultativen Demokratie“ die Vorteile der westlichen Wahldemokratie überwögen, da hier die Bürgerinnen und Bürger nur einmal alle paar Jahre an die Urnen treten; dass die Erfüllung politischer Versprechen wichtiger sei als das Abgeben von Wahlversprechen.

Nach der Argumentation des Weißbuchs hängen die Vorzüge der „ganzheitlichen Volksdemokratie“ daher letztlich vollständig von der Parteiherrschaft ab. Diese sei zum Wohle des Volkes geschaffen, das nur durch sie befördert werden kann. Hier kommt die Tautologie der „ganzheitlichen Volksdemokratie“ auf den Punkt. Überspitzt formuliert: Nicht das Volk herrscht, sondern die Partei führt die

Regie. Sie weist dem Volk eine Statistenrolle als „Herr im Staat“ zu, die dann beginnt, wenn sich der Vorhang öffnet, und dort endet, wo er fällt.

Ein globales Modell maximaler Leistungsfähigkeit

Darüber hinaus denkt das Weißbuch auch über die globale Dimension dieses Demokratiemodells nach. Ebenfalls in eindeutiger Anspielung auf die USA wird bemängelt, dass es doch „schwer vorstellbar“ sei, „wie ein Land als gutes Beispiel für den Rest der Welt dienen kann, wenn sein eigenes Modell der Demokratie erfolglos und seine Regierungsführung ineffizient“ seien. Den liberalen Demokratien des Westens werden unter anderem „soziale Risse und Konflikte, (...) Chaos und Aufruhr, (...) die Anstiftung zur Negativität und ein zunehmender Aufwind für alles Falsche und Böse“ vorgehalten. Im Gegensatz dazu heißt es von der chinesischen Demokratie, „dass sie die Partei, die Regierung und die Menschen vereint und ihnen hilft, zur Erreichung der geteilten Ziele, Interessen und Bestrebungen an einem Strang zu ziehen.“

Und tatsächlich: Diese Passage zielt auf die Achillesferse vieler demokratischer Systeme, nämlich auf ihre nachlassende Leistungsfähigkeit. Aber ist Problemlösung tatsächlich das Kernmerkmal von Demokratie? Hier scheint sich die ursprüngliche Bedeutung des Begriffes auf seiner Reise nach China doch verlaufen zu haben.

Was ist Demokratie?

Zusammenfassend war und bleibt die Reise der „Chinesischen Demokratie“ verworren. Der Begriff „Demokratie“ prägt die politische Vorstellungswelt des modernen Europas. Ende des 19. Jahrhunderts wurde er erst ins Japanische und von dort ins Chinesische importiert. Für die Kommunistische Partei China stand „Demokratie“ also bereits als Vokabel bereit, um sie mit Elementen aus dem demokratischen Zentralismus anzureichern und eine neue Bedeutung zu prägen. Nach zahlreichen Windungen der Begriffsgeschichte von Mao Zedong bis hin zu den jüngsten Interpretationen unter Xi Jinping stehen wir heute einem offiziellen chinesischen Verständnis von Demokratie gegenüber, dass das europäische Konzept vom Kopf auf die Füße gestellt hat.

Denn die Triebkraft im chinesischen Modell einer „ganzheitlichen Volksdemokratie“ ist nicht das Volk, sondern

die Partei. Demokratie ist hier kein Selbstzweck, sondern ein Mittel zum Zweck. Es geht um das möglichst effektive und reibungslose Funktionieren der Parteiherrschaft.

Sollten wir angesichts dieses Reiseberichts das Konzept einer „Demokratie chinesischen Stils“ nicht besser hinter dem Horizont verschwinden lassen? Wohl nicht. Der globale Transfer von Ideen, Theorien und Konzepten lässt sich nicht aufhalten, ebenso wie sich die Verwandlung ursprünglich europäischer Konzepte durch Akteure außerhalb Europas nicht aufhalten lässt. Und so bleibt uns nichts anderes übrig, als uns den alternativen Deutungen zu stellen, die die Demokratie auf den zahlreichen Stationen ihrer globalen Reise angenommen hat.

So sehr die Kommunistische Parteiführung mit ihrem Demokratiemodell die USA im Speziellen und „den Westen“ allgemein auch provozieren mag, so fordert sie uns doch zugleich heraus, unser eigenes Demokratieverständnis zu überprüfen. Das stolz vorgetragene Modell „chinesischer Demokratie“, das gezielt die vielen Länder des globalen Südens anspricht, könnte und sollte uns viel mehr darauf vorbereiten, dass die Reise des Modells noch nicht abgeschlossen ist. Wir sollten darauf gefasst sein, dass die Diskussion darüber, was Demokratie ist und was sie nicht ist, weiterhin europäische Beteiligung erfordert und verdient.

„NACH ZAHLREICHEN WINDUNGEN DURCH DIE BEGRIFFSGESCHICHTE STEHEN WIR HEUTE EINEM OFFIZIELLEN CHINESISCHEN BEGRIFFSVERSTÄNDNIS VON DEMOKRATIE GEGENÜBER, DAS DIE URSPRÜNGLICHE BEDEUTUNG VOM KOPF AUF DIE FÜSSE GESTELLT HAT.“

Heike Holbig
Politikwissenschaftlerin

Flucht

14

Rund 100 Millionen Menschen sind derzeit weltweit auf der Flucht. Sie fliehen vor Krieg und Gewaltherrschaft, Verfolgung und Menschenrechtsverletzungen. So sehr die Globalisierung den Industrieländern in den vergangenen Jahrzehnten nutzte, so sehr führte sie zu einer Vertiefung von Ungleichheiten zwischen reichen und armen Ländern. Deutschland sieht sich seit vielen Jahren mit zunehmender Zuwanderung konfrontiert – insbesondere aufgrund von Kriegen. Hamburg allein hat beispielsweise im Jahr 2022 bisher rund 26.000 aus der Ukraine geflüchtete Menschen aufgenommen.

Nils Haupt



Ukrainische Flüchtlinge an der Grenze zur Slowakei im Frühjahr 2022

MAXIMILIAN ENGLER

Die Realität der Flucht

ZU DEN PERSONEN

Die Juristin **Prof. Dr. Nora Markard** ist seit Januar 2020 Inhaberin des Lehrstuhls für Internationales Öffentliches Recht und Internationalen Menschenrechtsschutz an der Universität Münster.

Chris Melzer ist seit 2017 deutscher Pressesprecher des Hohen Kommissars der Vereinten Nationen für Flüchtlinge (UNHCR).

Claudia Meister ist seit März 2019 Geschäftsführerin der Hamburger Hilfsorganisation Hanseatic Help e.V.

Anlässlich des russischen Angriffskrieges sprachen Prof. Nora Markard, Chris Melzer und Claudia Meister mit Moderator Nils Haupt (Hapag-Lloyd) in der Podiumsdiskussion des Albert-Ballin-Forums über Fluchtwirklichkeiten inner- und außerhalb Europas. Die große Hilfsbereitschaft für die Ukraine galt der Runde als „Better-Practice-Beispiel“.

2021 fehlten dem UN-Flüchtlingshilfswerk (UNHCR) rund vier Milliarden Dollar, um Menschen auf der Flucht mit dem Nötigsten zu versorgen. Im Budget des Hohen Flüchtlingskommissars der Vereinten Nationen klaffte damit eine Finanzierungslücke von 44 Prozent. „Notfalls müssen wir manchmal Schulen schließen, um Decken und ein bisschen Reis zu kaufen“, brachte Chris Melzer, deutscher Pressesprecher des UNHCR, die desolate Haushaltslage auf den Punkt. Fest steht: Obwohl die Bundesrepublik Deutschland mit 496 Millionen Euro jährlich zu den größten Spendern der UN-Organisation gehört, sind das umgerechnet auf ihre Gesamtbevölkerung gerade einmal sechs Euro pro Kopf. Für Melzer: „Ein großer teurer Kaffee, der bei uns aber Leben rettet. Deshalb ist diese Unterstützung so wichtig.“

Ein Höhepunkt an Hilfsbereitschaft

Als Teil des UNHCR Emergency-Response-Teams hat sich Chris Melzer verpflichtet, jeden Ort auf dem Globus innerhalb von 72 Stunden zu erreichen. Nach dem Beginn der russischen Offensive fuhr er diesmal von Berlin aus per ICE nach Warschau und dann drei Stunden weiter nach Rzeszów. Plötzlich scheint die Realität der Flucht in Deutschland wieder nah: Von Berlin bis Butscha sind es gerade einmal 1.300 Kilometer.

Neu sei an der Fluchtbewegung 2022 die Hilfsbereitschaft der Bevölkerung, berichtete Claudia Meister, Geschäftsführerin von Hanseatic Help. Im Unterschied zu 2015 würden viele Flüchtlinge aus der Ukraine nicht in umfunktionierten Hallen und Containern, sondern in privaten Wohnungen unterkommen.

Große persönliche Betroffenheit habe sie besonders zu Beginn des Krieges beobachtet. „Im harten Kern haben wir etwa 100 bis 200 Menschen, die regelmäßig ehrenamtlich aktiv sind“, berichtete sie aus ihrem Verein, der Kleider- und Sachspenden für bedürftige Menschen organisiert und verteilt. Mit der russischen Invasion nahm die Zahl der Engagierten innerhalb kürzester Zeit enorm zu. Doch lange, bremste sie den Optimismus des Publikums, habe diese Phase nicht angehalten: „Es gab ein paar wilde Wochen und jetzt ist es wieder erstaunlich ruhig.“

Nach der initialen Katastrophe, das zeigte sich in der von Nils Haupt Ende Mai moderierten Diskussion, beginnt eine zweite Realität der Flucht. Wenn das öffentliche Interesse an Flüchtlingen allmählich abebbt, die Gelder wieder knapper werden und Fluchtursachen stärker in den Blick geraten, die rechtlich noch gar nicht als solche zählen.

Rund ein Prozent der Weltbevölkerung ist auf der Flucht

Aktuell sind nach Angaben des UNHCR weltweit 100 Millionen Menschen auf der Flucht. Jeder 78. Mensch auf der Welt lebt damit innerhalb oder außerhalb seines Herkunftslandes vertrieben. Mehr als doppelt so viele Menschen, wie noch vor zehn Jahren. Die hauptsächlichen Gründe für eine Flucht sind neben Kriegen wie in der Ukraine und Syrien auch regionale politische Notlagen, besonders in Afghanistan und afrikanischen Staaten wie dem Südsudan, dem Kongo oder Burundi. Die neusten Zahlen des UNHCR zeigen deutlich: Weltweit wächst die Fluchtnotlage – seit Jahren und kontinuierlich.

Nora Markard, Professorin für Internationales Öffentliches Recht und Internationalen Menschenrechtsschutz an der Universität Münster, erkannte in der großen, aber wohl eher kurzzeitigen Hilfsbereitschaft der deutschen Bevölkerung ein Muster. Schon während der letzten großen Fluchtbewegung im Jahr 2015 hätten viele Menschen zum ersten Mal in ihrem Leben ein selbstorganisiertes, ehrenamtliches Plenum besucht, man habe Aufgaben verteilt und, wie sie sagte, seine „demokratischen Muskeln“ trainiert. Doch auch damals kehrten viele Menschen bald wieder in ihren gewohnten Alltag zurück.

„So ist das in einer Aufmerksamkeitsökonomie“, erklärte Nora Markard sich dieses Phänomen. Themen würden nur eine Weile öffentlich diskutiert, oder könnten – wenn sie zu komplex für Pointierungen oder Vereinfachungen sind – überhaupt nur schwer zirkulieren. Durch diese Medienlogik dränge die oft sehr zähe Wirklichkeit des internationalen Menschenrechtsschutzes aber nur selten durch: Die Realität der überfüllten Lager, der schwer verständlichen Asylrechtsparagrafen und der jahrzehntelang schwelenden Konflikte.

Als die Verfolgung der Rohingya in Myanmar 2017 eskalierte, habe er sich vor Interviewanfragen kaum retten können, bestätigte Chris Melzer diesen Eindruck. Aber schon ein halbes Jahr später sei es in seinem Büro wieder ruhig geworden. „Am Ende sind es immer die gleichen Bilder“, warf Melzer daher etwas frustriert ein. „Von Menschen, die versuchen, sich in Sicherheit zu bringen, anderen Menschen, die ihnen Leid antun und wieder anderen, die ihnen helfen.“

Der Alltag der Flüchtlingshilfe

Für UNHCR-Sprecher Melzer, der unter anderem Flüchtlingslager in der Elfenbeinküste, Äthiopien und Bangladesch besucht hat, ist die Wirklichkeit der Flucht eine Frage der Organisation. „Das Essen organisieren wir zusammen mit unseren Kollegen vom Welternährungs-



„AM ENDE SIND ES IMMER DIE GLEICHEN BILDER. VON MENSCHEN, DIE VERSUCHEN, SICH IN SICHERHEIT ZU BRINGEN, ANDEREN MENSCHEN, DIE IHNEN LEID ANTUN UND WIEDER ANDEREN, DIE IHNEN HELFEN.“

Chris Melzer
UN-Flüchtlingshilfswerk

programm, bei der Wasserversorgung arbeiten wir mit UNICEF zusammen“, erklärte er den Aufbau eines UNHCR-Camps. „Wenn dann noch Geld über ist, kommt die medizinische Versorgung, dann die Bildung. Außerdem beziehen wir die Flüchtlinge selbst mit ein, nutzen so ihre Erfahrungen und Fähigkeiten und geben ihnen die Chance, ihr Leben wieder selbst in die Hand zu nehmen.“ Auf diese Weise würden im Lager Rahmenbedingungen geschaffen, die die Menschenrechte der Flüchtlinge effektiv schützten.

„Wenn dafür aber das Geld fehlt“, so Melzer, „dann läuft das Ganze umgekehrt.“ Nach und nach müssten dann Prioritäten gesetzt werden. Und genau hier liege das Problem.

Denn da sich der UNHCR vollständig aus freiwilligen Spenden finanziert, wird knappe Aufmerksamkeit so zum Treibstoff der humanitären Arbeit. Mit rund 4,6 Milliarden Dollar machten staatliche Zuschüsse im Jahr 2021 rund 90 Prozent des Gesamtbudgets aus. Knapp 1,9 Milliarden davon zahlten die USA, hinzu kamen größere Beiträge vor allem aus EU-Ländern, überdies aus Japan, Kanada, Australien und Südkorea. Weitere 515 Millionen Dollar flossen als private Spenden. Am Ende des Jahres blieb zwischen realen Einkünften und dem sogenannten „needs-based budget“ schließlich eine Differenz von 4,1 Milliarden Dollar. Unverzichtbar, so erklärte Chris Melzer die bei solch einem Minus anstehenden Sparmaßnahmen, seien im Notfall nur die Versorgung mit Nahrungsmitteln, mit Wasser und eine rudimentäre Unterkunft.

Zwischen Bitterkeit und Begeisterung

Angeichts dieser weltweiten Mangelwirtschaft verfolgte Nora Markard den aktuellen Umgang mit den ukrainischen Flüchtlingen mit einer Mischung „aus Bitterkeit und Begeisterung“. Begeistert war die Juristin von dem beschleunigten Einreiseprozess: Schon im März 2022 wurden Menschen aus der Ukraine vorübergehend von der Erfordernis eines Aufenthaltstitels befreit. Fortan genügte es unter Vorlage des entsprechenden Dokuments bis zum Ablauf einer zunächst dreimonatigen Frist, sich bei den Landesbehörden zu registrieren. Auf die Anlage einer Akte beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF), das heißt auf den eigentlichen Asylantrag, konnte für die Erlangung des „vorübergehenden Schutzstatus“ jedoch verzichtet werden. Menschen aus der Ukraine



Die Unterkünfte eines Rohingya-Flüchtlingscamps in Bangladesch

wurde es so ermöglicht, verhältnismäßig schnell die Erstaufnahmelager zu verlassen, Flüchtlingen zustehende Sozialleistungen vollumfänglich in Anspruch zu nehmen und alsbald eine Arbeitserlaubnis zu beantragen. Zudem wurden die Entscheider:innen und Sachbearbeiter:innen des BAMF entlastet und gestellte Asylanträge können weiter in vertretbaren Zeiträumen abgearbeitet werden.

Allerdings hatte für Markard diese Regelung eine Unwucht: „Es ist was ganz anderes, wenn junge Männer kommen, als wenn Frauen und Kinder kommen. Und es macht in einer Gesellschaft wie der deutschen auch einen Unterschied, ob Christen oder Muslime kommen.“ Soll heißen: Auch während der letzten großen europäischen Fluchtbewegung 2015 gab es eine rechtliche Ausnahmeregelung – doch beinhaltete diese keinen vollständigen Aufschub des Asylantrags. Stattdessen entschied das BAMF bei syrischen Flüchtlingen nach einer schriftlichen Aussage „auf Widerruf“. Die obligatorischen mündlichen Asylanhörungen wurden lediglich vertagt, das

Verfahren blieb damit aber kompliziert, die Angst vor späteren Abschiebungen groß und der Bedarf an antragsbegleitender oder nachträglicher Rechtsberatung hoch.

„Wir wollen, dass das verteilt wird“

2015 formierte sich auch Claudia Meisters Verein Hanseatic Help. Angesichts der großen Fluchtbewegung sortierte er zunächst in den Hamburger Messehallen Kleider- und Sachspenden. Nachdem sich die zu einer provisorischen Massenunterkunft umfunktionierten Hallen wieder leerten, hat er sein Engagement gleichwohl kontinuierlich ausgeweitet und bald auch Obdachlose, Alleinerziehende und alte Menschen versorgt. In Kooperation mit zahlreichen öffentlichen und privaten Institutionen gelang es Hanseatic Help, sich in den folgenden sieben Jahren als ein logistischer Knotenpunkt für freiwillige Sachspenden in der Hansestadt Hamburg zu etablieren. „Wir sind eine reiche Stadt in einem reichen Land“, betonte Claudia Meister die Mission. „Wir haben etwas übrig und wir wollen, dass das verteilt wird.“



„DIE UTOPISCHE VISION IST, DASS KOMMUNEN SICH ZUNEHMEND ENGAGIEREN, SICH ALS STÄDTE DER ZUFLUCHT DEKLARIEREN. IM MOMENT IST ES ABER SO, DASS DAS BUNDESINNENMINISTERIUM DANN DIE ZUSTIMMUNG VERWEIGERN KANN.“

Prof. Nora Markard
Juristin

Im Februar 2022 lag der Teufel dann im Detail: Als der Krieg ausbrach, berichtete Meister, sei das etablierte Logistiksystem schnell an seine Grenzen gekommen. Zwar sei es möglich gewesen, zügig Kleidung und Hilfsgüter in die Ukraine zu senden, doch in Hamburg selbst habe man nur rund ein Drittel der neuen Flüchtlinge unterstützen können. Denn Ukrainer:innen, die privat untergebracht waren, hatten zu den Partnerorganisationen des Vereins, etwa Frauenhäuser, Kinderheime und Krankenhäuser, oft keinen Kontakt.

An dezentralen Hilfskonzepten, berichtete Meister weiter, habe Hanseatic Help zwar schon vor dem russischen Angriffskrieg gearbeitet. So sei beispielsweise mit mobilen Verteilstationen experimentiert worden. Dauerhaft habe man solche Konzepte allerdings nicht realisieren können. Es fehlten schlicht Ressourcen und Arbeitskraft.

Die akute Notlage leistete hier zumindest vorübergehend etwas Abhilfe. Dank der erhöhten Spendenbereitschaft konnte Hanseatic Help in Zusammenarbeit mit dem Norddeutschen Hilfsstab für die Ukraine bereits Ende März einen ersten „HelpStore“ mit einem kleinen Sortiment an Kleider- und Bedarfsmittelspenden in Hamburg-Altona ausstatten. Ukrainische Flüchtlinge können sich seitdem in einem Online-System anmelden, um grundlegende Bedarfsmittel vor Ort persönlich abzuholen. Verfügbare Termine waren noch im August 2022 über mehrere Wochen ausgebucht.

Die Realität der Klimaflucht

Während es auf der lokalen Ebene durch pragmatisches Vorgehen, staatliche Ausnahmeregelungen und neue zivilgesellschaftliche Bündnisse also recht schnell gelungen war, Hilfssysteme an die akute Krisensituation anzupassen, sorgte sich Juristin Nora Markard auf der Podiumsdiskussion besonders um ein Problem der Zukunft: Klimaflucht.

„Der Zusammenhang von Flucht und Klima ist bereits 2015 am Beispiel Syriens deutlich geworden“, erläuterte sie die juristische Lage und verwies auf eine anhaltende Wasserknappheit. Das Wissen um solche Zusammenhänge reiche für die Begründung eines Asylanspruchs jedoch nicht aus. Denn nach den Genfer Flüchtlingskonventionen gilt ein Mensch nur dann als Flüchtling, wenn er aufgrund seiner Rasse, Religion, Nationalität, Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen seiner politischen Überzeugung verfolgt wird – wenn sein Leid also aus der eigenen Individualität und nicht aus allgemeinen Notlagen erwächst. „Man kann in einem Asylverfahren also versuchen, sich auf gesellschaftlich diskriminierende Strukturen zu berufen“, erklärte Markard. „Aber es ist nicht garantiert, dass das vor Gericht Bestand haben wird.“

Reformen, die das Flüchtlingsrecht für das Zeitalter der wachsenden Klimakonflikte wappnen, schienen für UNHCR-Sprecher Chris Melzer zudem kaum machbar: „Die Genfer Flüchtlingskonvention ist von 1951“, erinnerte er an die politische Stimmung nach dem Zweiten Weltkrieg. Ein ähnlich umfassendes und rechtlich bindendes Dokument, mahnte er pragmatisch, sei heute kaum machbar: „Wenn wir jetzt versuchen würden, die Genfer Flüchtlingskonvention zu reformieren, dann würden manche ein bisschen Klimaflüchtlinge hineinstreuen, aber auch ganz viel anderes hinausnehmen wollen.“

„Es wird uns noch viele Jahre geben müssen“

Der Umgang mit Menschen aus der Ukraine, so Nora Markard, habe vor allem gezeigt, wie das System der deutschen Flüchtlingshilfe besser funktionieren könnte – sofern alle rechtlichen und sozialen Rahmenbedingungen stimmen. Sie erhoffte sich von den Erfahrungen einen Dezentralisierungsschub: „Die utopische Vision ist, dass Kommunen sich zunehmend engagieren, sich als Städte der Zuflucht deklarieren und sich zum Beispiel nicht an der Abschiebung von Illegalisierten beteiligen.“ Besonders Städte und Gemeinden könnten weiterhin über das staatlich verbriefte Mindestmaß hinaus Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe schaffen, sogar ein Recht auf Gesundheit proklamieren und für mehr Menschen Verantwortung übernehmen, als sie von Rechts wegen müssten. „Im Moment ist es aber so, dass das Bundesinnenministerium die Zustimmung verweigern kann“, sagte Markard.

Einige der syrischen Flüchtlinge, die 2015 in den Messehallen von Hanseatic Help neue Kleidung geschenkt bekamen, engagieren sich heute selbst im Verein. „Das sind Menschen, die haben sich den Hintern aufgerissen, um einen Aufenthaltsschein, eine Arbeit und eine Staatsbürgerschaft zu bekommen, und die tatsächlich auch uns fragen, wie es denn sein könne, dass es jetzt plötzlich so einfach geht“, berichtete Claudia Meister. „Das ist ein emotionales Thema, das auch spaltet.“

Claudia Meister erinnerte zum Ende der Diskussion schließlich an die Kollateraleffekte des russischen Angriffs: „Ich fürchte, es wird uns noch viele Jahre geben müssen, weil auch alles schlechter und schlimmer wird. Es sind ja leider nicht nur die Ukrainerinnen und Ukrainer, die von dem Krieg betroffen sind, sondern die Auswirkungen dieses Krieges, die sind global“, so Meister. „Man spürt sie auch hier in Hamburg, bei denen, denen es nicht so gut geht.“

Die Realität der Flucht ist so nah wie lange nicht mehr. Das liegt auch daran, dass der Ukrainekrieg direkt vor den EU-Außengrenzen tobt, dass das Gas knapp und der Einkauf teurer wird. Mitte Mai 2022 war sich die



Diskussionsrunde dabei vor allem in einem einig: Kurzfristige Hilfen sind nötig, aber bei Weitem nicht ausreichend. Vielmehr gilt es, die in Zeiten des außerordentlichen Engagements gewonnenen Erfahrungen, Ressourcen und Strukturen mittelfristig zu sichern und langfristig verfügbar zu halten. Wenn irgend möglich, dann rechtlich bindend. Denn leider gibt es, sobald sich die Öffentlichkeit einmal an die neuen Umstände gewöhnt hat, für Humanität keine Garantien. „Ich bin wirklich ein Optimist, wenn es ums Menschliche geht“, fasste Chris Melzer das allgemeine Unbehagen zusammen. „Ich bin nur skeptischer, wenn es ums Institutionalisieren geht.“

„ICH FÜRCHTE, ES WIRD UNS NOCH VIELE JAHRE GEBEN MÜSSEN, WEIL AUCH ALLES SCHLECHTER UND SCHLIMMER WIRD.“

Claudia Meister
Hanseatic Help e.V.

FENJA WIECHEL-KRAMÜLLER

Am Scheitelpunkt der Globalisierung

Seit einigen Jahren jagt eine globale Krise die nächste. Klimakatastrophe, Finanzkrise, Coronakrise, Krieg in der Ukraine und nun Energiekrise. Die gegenwärtigen Probleme türmen sich auf und verschränken sich. Wir leben in unsicheren Zeiten. Was kommt auf uns zu? Ein Kommentar zum Albert-Ballin-Forum 2022 von Fenja Wiechel-Kramüller

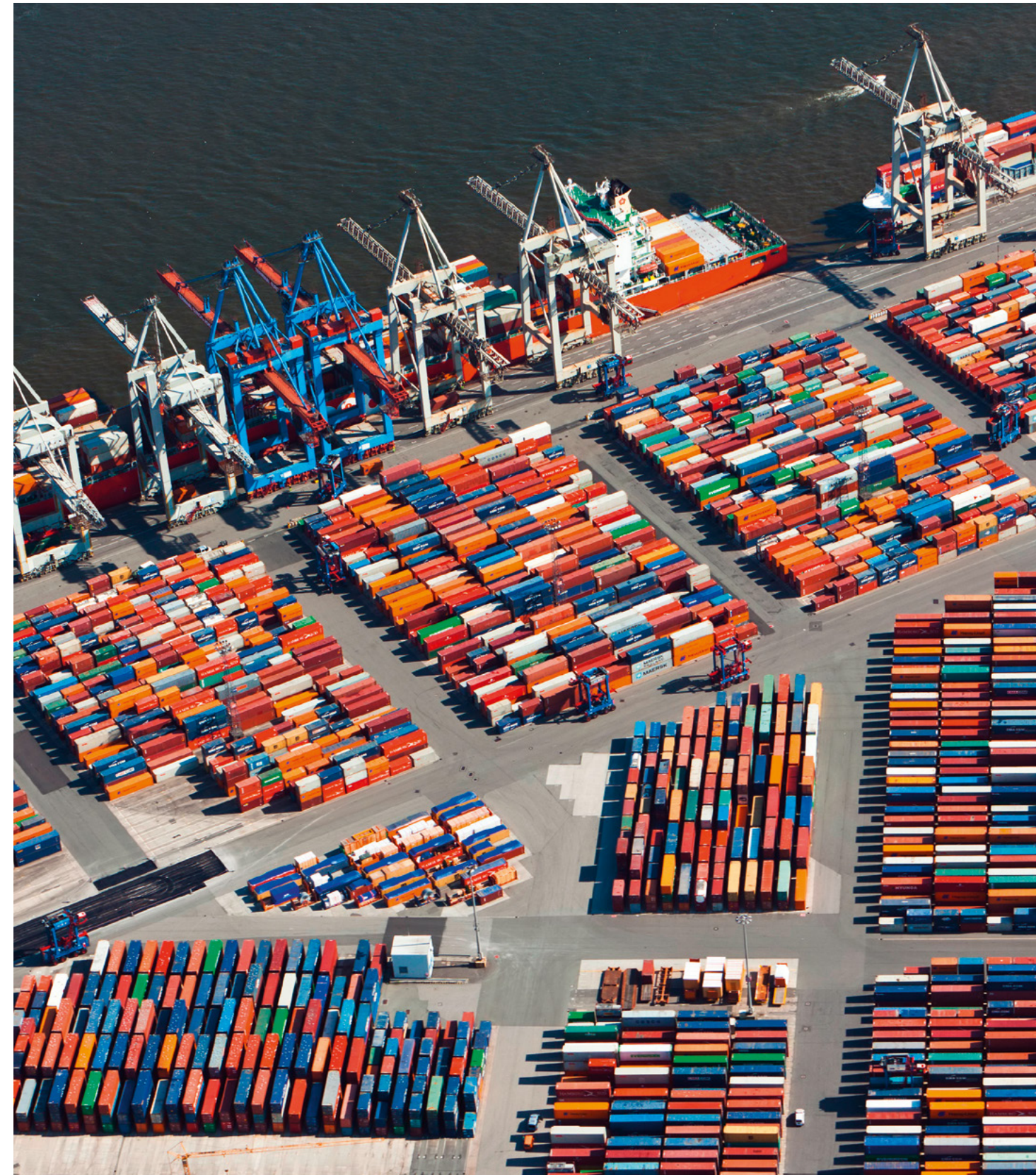


ZUR PERSON

Fenja Wiechel-Kramüller studierte Germanistik, Medienwissenschaft und Philosophie in Kiel und arbeitet als freie Autorin. Ihr Schwerpunkt liegt im Bereich Wirtschafts- und Umweltphilosophie.

Weltweite Lieferengpässe, verstopfte Häfen, hohe Preise, Inflation, Rohstoff- und Energieknappheit und Lebensmittelmangel – aktuell wächst die Unruhe. Doch auch schon vor der Corona-Pandemie und Russlands Einmarsch in die Ukraine war die Welt alles andere als sicher und intakt. Zwar hat die Hyperglobalisierung der letzten dreißig Jahre unseren Wohlstand erheblich gesteigert, doch ließ diese kapitalistische Marktlogik nur wenig Raum für Versorgungssicherheit, Risikoversorge, Umwelt und Soziales. Als erfolgreich galt ein Land nur mit Gewinnen, einem großen BIP und ökonomischen Wachstum. Die Kritiken an diesem Globalisierungsprozess lassen sich bis in die 1990er Jahre zurückverfolgen.

Heute, 2022, wissen wir nun: Wir haben uns verkalkuliert. Und zwar auf vielen Ebenen. Erstens führte uns die Pandemie vor Augen, dass es falsch ist, der Effizienzorientierung in allen Lebensbereichen Priorität einzuräumen. Über Ernährung, Sicherheit und Gesundheit gilt es nun Stück für Stück die Kontrolle zurückzugewinnen. Zweitens hielten wir es bis vor Kurzem noch für unvorstellbar, dass ein Mitglied der Welthandelsorganisation (WTO) ein anderes mitten in Europa überfällt. Zu glauben, dass territoriale Kämpfe der Geschichte angehören, war eine falsche Hoffnung. Zu denken, dass Autokratien, wie China und Russland, mit ökonomischen Verflechtungen unter dem Motto „Wandel durch Handel“ veränderungsfähig oder -willig sind, war ein Irrtum. Im Augenblick werden wirtschaftliche Abhängigkeit und Handel als Waffe eingesetzt.



Containerstau im Hamburger Hafen



Und drittens glaubten wir zu sehr an ewigen Wohlstand und unendliches Wachstum. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs kennen wir in den westlichen Industrieländern zum Großteil nur Frieden und Aufschwung. Dass es auch in die andere Richtung gehen kann, konnten sich bis vor Kurzem die wenigsten vorstellen.

Auch liberale Ökonom:innen räumen derzeit ein, der ökonomischen Nachhaltigkeit von Globalisierung, besonders nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion, zu blind vertraut und die politische Konvergenz untergewichtet zu haben.

Kurz gesagt, Pandemie und Krieg haben Probleme und Fehler an die Oberfläche geholt. Nun stehen wir da und „our House is on Fire“, wie Greta Thunberg einmal sagte. Mit jedem Bericht des Weltklimarats (IPCC) werden die Warnungen drastischer. Führen wir unsere jetzigen Verhaltensweisen fort, werde sich die Erde in einen für den Menschen unbewohnbaren Planeten wandeln.

Gleichzeitig haben wir es auf dem Weltmarkt mit einem neueren großen Player zu tun, der nach ganz ande-

ren marktwirtschaftlichen Prinzipien funktioniert und agiert, als die die wir bisher kannten. Die überwiegende Staatswirtschaft China stieg immer mehr zur Weltmacht auf, während die Hegemonie der USA aktuell immer mehr ins Wanken gerät. Die Weltordnung sortiert sich neu. Wie genau, ist noch nicht absehbar. Ist der Ukrainekrieg der Beginn eines neuen Konflikts zwischen „Ost“ und „West“, mit den USA und der Europäischen Union auf der einen und China und Russland auf der anderen Seite?

Fest steht, die Globalisierung der 2000er und 2010er Jahre ist in vielen Bereichen an einen Scheitelpunkt gekommen. Unser Blick auf die vernetzte Welt verändert sich.

In genau diesen unruhigen Zeiten jährt sich zum 175. Mal der Gründungstag der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, der Hapag. Anlass genug, um auf dem wissenschaftlichen Albert-Ballin-Forum offen, kritisch und interdisziplinär zu reflektieren: Wie funktioniert der aktuelle Globalisierungsprozess? Wie ließen sich die negativen Auswirkungen abschwächen? Wie sähen mögliche künftige Entwicklungen aus?

Wie wollen wir leben?
Welche Art von Globalisierung wollen wir eigentlich?

Als freie Journalistin und zugleich Vertreterin der jüngeren Generationen an dieser Tagung teilzunehmen, war auf der einen Seite erschreckend, da sich die Zukunft als unsicher offenbarte, aber auf der anderen Seite ebenso ermutigend, da sowohl die Referent:innen als auch die Teilnehmenden die gegen-

wärtigen Probleme beim Namen nannten. Die sozial-ökologische Transformation ist in aller Munde. Dass sich Nachhaltigkeit im Sinne von Geopolitik auch in der Transport- und Logistikbranche – dem größten Profiteur der Globalisierung – durchsetzt, ist eine entscheidende Wegmarke. Sowohl Ungewissheit und Zerrissenheit als auch Wandel und Aufbruch sind Begriffe, die die zweitägige Veranstaltung rückblickend umschreiben.

Was sind die Ergebnisse? Erstens darf ein Problem nicht zulasten anderer Probleme gelöst werden. So komplex die Krisen auch sind, sie dürfen nicht getrennt, sondern müssen stets zusammengedacht werden. Sie können nur gemeinsam und zeitgleich bewältigt werden. Zweitens müssen wir Globalisierung neu definieren. Ein nachhaltiger und fairer Ansatz ist dringender denn je. Besonders die Europäische Union ist in der Verantwortung, sich in der neuen Weltordnung einzurichten, klar zu positionieren und Rahmenbedingungen im globalen Handel zu schaffen. Drittens ist festzuhalten, dass auch Deglobalisierung keine Lösung sein kann. In einer Zeit, in der Grenzen gezogen und Mauern gebaut werden, ist es



gerade wichtig, den Dialog offenzuhalten und sowohl kommerzielle als auch kulturelle Verbindungen zu bewahren. Mit Ländern, die das internationale Recht beachten, gilt es die Bündnisse und Partnerschaften zu stärken. Offene Märkte sind nötig, nur müssen sich die Marktregeln ändern – hin zu mehr Solidarität, Kooperation und Klima- und Umweltgerechtigkeit. Und viertens zeigten die Debatten einmal mehr, dass Globalisierung nicht nur ein wirtschaftlicher, sondern ebenso ein politischer, gesellschaftlicher, kultureller und sozialer Prozess ist. Globalisierung aufrechterhalten zu wollen, bedeutet auch, gemeinsame Werte zu teilen.

Wir erleben eine Zeitenwende. Das Albert-Ballin-Forum lieferte für die komplexen Herausforderungen einen interdisziplinären Raum für Debatten, Orientierungen und neue Lösungen. Formate, die Brücken bauen zwischen Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Gesellschaft, sind nötiger denn je. Im nächsten Schritt sollte das Forum aus meiner Sicht verstärkt den Dialog mit jüngeren Generationen führen und fördern.



2 Senats- empfang

175 Jahre Hapag-Lloyd 21

Am 27. Mai 1847 hoben Hamburger Kaufleute die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft aus der Taufe. Was als kleine transatlantische Reederei mit zwei Segelschiffen begann, entwickelte sich im Laufe einer langen, spannenden und wechselhaften Geschichte zu einer der weltweit führenden Containerlinienreedereien, die die Hapag-Lloyd AG heute ist. 2022 hat Hapag-Lloyd dem besonderen Jubiläum im Rahmen zahlreicher Veranstaltungen, darunter einem Senatsempfang im Hamburger Rathaus, einem wissenschaftlichen Symposium und einem Abend zum Thema „Female Entrepreneurs in Africa: Empowering Women to make change happen“ gedacht. Im Folgenden dokumentieren wir die wichtigsten Beiträge des Empfanges.

Nils Haupt



Dr. Peter Tschentscher ist seit März 2018 Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg

Rede des Ersten Bürgermeisters Dr. Peter Tschentscher anlässlich des 175. Jubiläums von Hapag-Lloyd

EMPFANG DES SENATS DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG 20. MAI 2022

**Sehr geehrter Herr Behrendt,
sehr geehrter Herr Habben Jansen,
sehr geehrter Herr Vizepräsident der Hamburger Bürgerschaft,
sehr geehrte Damen und Herren,**

herzlich willkommen zum Senatsempfang anlässlich des 175. Jubiläums von Hapag-Lloyd!

Dieser Festsaal und das Hamburger Rathaus wurden genauso wie das Gebäude des Hapag-Lloyd-Hauptsitzes am Ballindamm Ende des 19. Jahrhunderts vom Architekten Martin Haller geplant und erbaut.

Beide zählen heute zu den Markenzeichen unserer Stadt. Und das ist nur eine von vielen Gemeinsamkeiten, die Hamburg und die Hamburger Traditionsreederei, wie ich sie gerne nenne, miteinander verbinden. Hapag-Lloyd und Hamburg stehen für wirtschaftliche Kraft, Innovationsbereitschaft und Internationalität.

„Mein Feld ist die Welt“ lautet der Leitsatz von Albert Ballin, der als Botschaft, als Bekenntnis der Reederei und der Stadt Hamburg gilt.

Die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ wurde 1847 von Hamburger Kaufleuten gegründet. Der Einstieg in die Seefahrt war die Antwort auf eine besondere Lage in Europa zur damaligen Zeit. Im Zuge der Industrialisierung und der maschinellen Serienfertigung hatten viele Menschen ihre Arbeit verloren. In europäischen Städten herrschte so große Armut und Perspektivlosigkeit, dass Millionen Menschen ihr Glück in Amerika suchen und finden wollten. Die Hapag richtete damals einen Liniendienst nach New York ein und setzte dabei auf modernste Schiffe. Die transatlantische Überfahrt erfolgte in Rekordzeiten, und die Passagiere erhielten während der Reise erstmals auch eine Grundversorgung. Im Hamburger Hafen war der Andrang von

weitgehend mittellosen Passagieren irgendwann kaum noch zu bewältigen. Zur Jahrhundertwende baute der neue Generaldirektor Albert Ballin in Kooperation mit der Stadt auf der Veddel neue Auswandererhallen mit sanitären Anlagen, Schlaf- und Speisesälen.

Dieses Engagement, auch den weniger zahlungskräftigen Menschen zumutbare Bedingungen für ihre Auswanderung zu bieten, war ein Novum für die damalige Zeit. Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs gingen fünf Millionen Menschen über Hamburg nach Übersee.

Es war zugleich der Beginn von Hamburgs Ruf als „Tor zur Welt“. Mit 175 Jahren gehört Hapag-Lloyd zu den ältesten, noch bestehenden Reedereien der Welt.

Sie hat wie die Stadt Hamburg viele Kriege, Krisen und Umbrüche erlebt, diese aber immer wieder mit Mut und einem zuversichtlichen Blick auf die Zukunft gemeistert und dabei immer weiter an Stärke und Strahlkraft gewonnen.

Zweimal – nach dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg – war die Flotte weitestgehend zerstört oder konfisziert und musste vollständig neu aufgebaut werden. Zweimal hat der technische Wandel das Geschäftsmodell grundlegend verändert.

Die Umstellung von Segel- auf Dampfschiffe, die hinter mir auf dem großen Wandbild zu erkennen ist, und die Einführung der Containerschiffahrt. In beiden Fällen handelten das Unternehmen und der Hamburger Hafen frühzeitig und entschlossen.

Mit dem Wiederaufbau der Flotten nach den Kriegen, mit dem Einstieg in die Containerschifffahrt und der Fusion mit dem Norddeutschen Lloyd aus Bremen 1970 hat Hapag-Lloyd immer wieder entscheidend zum Wachstum und zur Stärke des Hamburger Hafens beigetragen. Heute gehört Hapag-Lloyd zu den größten, modernsten und erfolgreichsten Reedereien der Welt mit einer Flotte von rund 250 Containerschiffen und einem Transportvolumen von fast zwölf Millionen TEU.

Zusammen mit ihren Alliance-Partnern transportiert sie rund die Hälfte aller Container, die in unserem Hafen umgeschlagen werden. Sie ist ein zentraler Logistikpartner der deutschen Im- und Exportwirtschaft und trägt in großem Maße zur Wertschöpfung und Versorgungssicherheit in Deutschland bei.

In ihrem Heimathafen Hamburg gilt die Reederei als guter Arbeitgeber und ist zugleich der größte maritime Ausbilder. Die meisten Containerschiffe unter deutscher Flagge fahren für Hapag-Lloyd.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

trotz der großen unternehmerischen Ambition der Reederei gab es zwei Phasen in ihrer jüngeren Geschichte, die Hapag-Lloyd ohne die Unterstützung der Stadt alleine vermutlich nicht überstanden hätte. Im neuen Jahrtausend brach mit der Globalisierung der Weltmärkte auch für die Reederei-Branche eine neue Zeit an. In einem harten internationalen Wettbewerb sind viele Reedereien durch Konkurs oder Übernahme als eigenständige Unternehmen aus dem Markt ausgeschieden.

In dieser schweren Zeit hat die Stadt fest an der Seite von Hapag-Lloyd gestanden und mit einer Unternehmensbeteiligung die Übernahme durch ausländische Investoren abgewendet. Der erste Schritt, die Gründung der Albert-Ballin-Gesellschaft, über die sich namhafte Hamburger Unternehmen und die Stadt an der Reederei beteiligten, wurde seinerzeit von einer breiten politischen Unterstützung getragen.

Der zweite Schritt, die Auflösung einer Vertragslage, die ein Mehrheitsverkaufsrecht der TUI AG umfasste und mit

dem die Stadt weitere 420 Millionen Euro für die Übernahme von Anteilen aufbrachte, musste der damalige SPD-Senat gegen den erbitterten Widerstand der Opposition allein umsetzen.

Aber beide Schritte waren erforderlich und gehörten zu den wichtigsten hafen- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen des letzten Jahrzehnts.

Die Satzung der Hapag-Lloyd AG sichert ab, dass sich der Hauptsitz und der wesentliche Geschäftsbetrieb des Unternehmens in Hamburg befinden. Wie bereits in meiner Hafenrede vor dem Übersee-Club, sage ich auch heute: Hamburg wird Ankeraktionär der Hapag-Lloyd AG bleiben.

Die gute Partnerschaft zwischen der Stadt und der Reederei, die vor 175 Jahren begonnen hat, wollen wir auch in der Zukunft fortführen. Dabei stehen wir alle vor einer neuen großen Herausforderung unserer Zeit: dem Klimaschutz. Die Befreiung der Wirtschaft, des Verkehrs, unser aller Leben aus der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern ist eine historische Transformation, die wir mit Mut, Innovationsbereitschaft und Zuversicht angehen müssen. Auch hier gilt: Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben. Oder mit anderen Worten: Auch diese Transformation werden diejenigen am besten bewältigen, die vorangehen und die ihre Aufgaben mit Entschlossenheit angehen. Klimaverträglichkeit und wirtschaftlicher Erfolg gehören in Zukunft zusammen.

Deshalb setzt der Hamburger Hafen auf Dekarbonisierung und bietet am Terminal Altenwerder den ersten klimaneutralen Umschlag von Containern an. Deshalb rüsten wir alle großen Container- und Kreuzfahrtterminals mit Landstromtechnik aus und deshalb sollten jetzt auch die Reedereien das gute Marktumfeld nutzen, um auf emissionsarme Antriebe und Landstromtechnik umzurüsten.

Meine Damen und Herren,

Hapag-Lloyd hat einen maßgeblichen Anteil an der Entwicklung und dem Erfolg des Hamburger Hafens, der uns und ganz Deutschland wirtschaftliche Kraft, Sicherheit und Unabhängigkeit bietet.

Die Reederei ist ein zentraler Anker der maritimen Logistik in Hamburg und hat viel dazu beigetragen, dass unsere Stadt eine starke Handelsmetropole ist mit Innovationskraft, guten Arbeitsplätzen und mit guten internationalen Beziehungen, so dass wir sagen können: Unser Feld ist die Welt.

Die Stadt Hamburg möchte Hapag-Lloyd dafür eine besondere Auszeichnung überreichen. Es handelt sich um den Verfassungsportugaleser, der als Dank und Anerkennung für besonders herausragende Verdienste verliehen wird. Auf der Rückseite der Münze werden die wichtigsten Ereignisse der Hamburgischen Verfassungsgeschichte seit 1410 genannt.

Sehr geehrter Herr Behrendt, sehr geehrter Herr Habben Jansen,

der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg überreicht Ihnen – als Vorsitzende des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung – stellvertretend für das gesamte Unternehmen Hapag-Lloyd mit seinen weltweit rund 14.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den Verfassungsportugaleser in Silber.

Ich gratuliere zum 175. Jubiläum und wünsche Hapag-Lloyd, Ihren Beschäftigten und Ihnen persönlich weiterhin viel Erfolg und alles Gute für die Zukunft!

Herzlichen Dank.



Peter Tschentscher (Mitte) überreicht den silbernen Verfassungsportugaleser an Hapag-Lloyd, vertreten durch Rolf Habben Jansen (links) und Michael Behrendt (rechts)



Michael Behrendt war von 2002 bis 2014 Vorstandsvorsitzender und ist seit 2014 Aufsichtsratsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG

Rede von Michael Behrendt anlässlich des Senatsempfangs 175 Jahre Hapag-Lloyd am 20. Mai 2022

**Sehr geehrter Herr Erster Bürgermeister, lieber Herr Dr. Tschentscher,
sehr geehrter Herr Kühne, lieber Klaus-Michael,
sehr geehrter Herr Luksic, lieber Andrónico,
meine sehr geehrten Damen und Herren,**

herzlich willkommen Ihnen allen auch im Namen der Hapag-Lloyd AG. Wir sind sehr dankbar, dass der Senat heute uns zu Ehren zu diesem Empfang geladen hat. Und ich danke Ihnen, lieber Herr Dr. Tschentscher, sehr für Ihre Worte eben.

Es ist sicher richtig: Wenn ein Unternehmen 175 Jahre alt wird, dann ist das wirklich etwas Besonderes. Um das Alter ein wenig zu illustrieren: als der Senat in diesem ehrwürdigen Rathaus 1897 Einzug hielt, da gab es den Norddeutschen Lloyd in Bremen schon seit vier Jahrzehnten. Und die Hapag in Hamburg feierte sogar schon ihr 50-jähriges Jubiläum.

Die Arbeiten für die eine Hälfte unseres heutigen Hauptsitzes am Ballindamm, damals noch Alsterdamm, starteten zwar erst drei Jahre später. Aber sie ist, wie das Rathaus, ein Bau von Martin Haller. Man kann also sagen: wir, die Stadt und Hapag-Lloyd, arbeiten noch heute unter dem Dach desselben Architekten.

Meine Damen und Herren,

wir alle zusammen, Anteilseigner, Vorstand und Mitarbeiter, sind sehr stolz, dass es Hapag-Lloyd auch nach 175 Jahren noch gibt. Und das vielleicht so gefestigt wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Das würde ich im Folgenden gern etwas ausführen.

Hapag-Lloyd hat in seiner Geschichte vieles erlebt. Der Erste Bürgermeister hat es eben eindrücklich dargestellt. Natürlich gehört dazu auch das Kapitel, wie die Hapag und der Norddeutsche Lloyd überhaupt zusammenkamen. Als eine Vernunfttöte, so würde ich die Fusion 1970 bezeichnen. Aber, wie wir wissen: auch Vernunfttöten können sich zu einer glücklichen Beziehung entwickeln.

Große Persönlichkeiten haben unser Unternehmen geprägt, allen voran natürlich Albert Ballin. Der unter anderem nicht nur das Frachtgeschäft nachhaltig veränderte,

sondern auch der Erfinder der modernen Kreuzfahrt war. Seine wegweisende Vision, den Auswanderern eine menschenwürdige Überfahrt in die neue Welt zu ermöglichen, ist uns auch heute Verpflichtung. Ansporn, zu helfen, wo wir als Unternehmen Menschen unterstützen können. Etwa in diesen Tagen Menschen aus der Ukraine, die vom furchtbaren russischen Angriffskrieg betroffen sind. Aber auch davor gibt es weitere Beispiele, wie etwa 2015 den Flüchtlingen aus Syrien.

Die Hapag wie der Norddeutsche Lloyd haben als Unternehmen erlebt, wie verheerend kriegsrische Gewalt sein kann. Nach beiden Weltkriegen mussten unsere Vorgänger die Flotten wieder von Null aufbauen.

Dass wir heute dieses Jubiläum feiern können, war also gar nicht immer so sicher. Nicht nur, weil wir Weltkriege und Schifffahrtskrisen überleben mussten. Sondern, weil es vor gar nicht allzu langer Zeit um den Verkauf des Unternehmens als Ganzes ging. Das war selbst für uns doch etwas sehr Neues. Die TUI als unser einziger Gesellschafter hatte den Verkauf damals, im Jahr 2008, beschlossen. Eine Veräußerung nach Asien, nach Singapur drohte. Das wäre die schnellste und einfachste Lösung gewesen.

Das Ballinhaus wäre heute vielleicht ein Hotel. Aber bestimmt nicht die Zentrale einer großen Linienreederei.

Doch der damalige TUI-Vorstandsvorsitzende wusste, durch seine lange Zeit als Aufsichtsratsvorsitzender dieser Gesellschaft, dass es sich bei Hapag-Lloyd um ein besonderes Unternehmen handelt. Und dass dieses Unternehmen nach Hamburg gehört. Deswegen bekamen wir die Chance, neben den Investmentbanken selbständig einen Käufer zu finden. Wir haben, so darf man es vielleicht nennen, die Ärmel hochgekrempelt. Unter anderem mit dem ehemaligen Finanzsenator Dr. Peiner habe ich mich gemeinsam auf den Weg gemacht, potentielle Interessenten zu finden.



Von links: Michael Behrendt, Christine Kühne, Klaus-Michael Kühne

Lieber Herr Dr. Frenzel, der Sie hier heute unter uns sind: ich möchte Ihnen herzlich danken, dass Sie damals die kompliziertere Alternative gewählt haben. Dass Sie uns die Chance gegeben haben, ein Konsortium zu bauen. Und dass die TUI am Ende sogar noch bereit war, einen nicht unbedeutenden Teil der Aktien zunächst doch zu behalten.

Es fand sich eine größere Gruppe zusammen, die schlussendlich bereit war, in Hapag-Lloyd zu investieren: das Albert-Ballin-Konsortium. Nicht alle Gesellschafter sind heute noch mit dabei. Diese aber damals zu finden, zu überzeugen, das ging in den Stunden der Rettung seinerzeit nur, weil einer mit an Bord kam, der anderen damals in seiner unnachahmlichen Art Mut machte, doch auch mitzuziehen. So jemanden braucht es dann eben: einen Motor, einen Antreiber.

Lieber Herr Kühne, lieber Klaus-Michael,

Hapag-Lloyd ist Dir zu großem Dank verpflichtet. Dein Investment in unser Unternehmen war lange nur eine Herzensangelegenheit. Aber Du hast immer an uns geglaubt. Und zwischenzeitlich Dein Engagement sogar noch ausgebaut. Letztendlich, und das freut nicht nur uns, hast Du Recht behalten – und es hat sich mittlerweile wirtschaftlich gelohnt.

Auch wenn nach dem ersten Kauf fast zeitgleich auch die Lehman-Krise über die Welt hereinbrach, deren Fol-

gen auch die Schifffahrtsbranche für viele Jahre tief beschäftigten.

Mit an Bord ging damals auch die Stadt Hamburg. Das war keine Selbstverständlichkeit. Auch nicht, dass über Parteigrenzen hinweg für den Erhalt von Hapag-Lloyd in Hamburg gekämpft wurde. Beim Kauf der ersten Tranche von Anteilen votierte die Bürgerschaft sogar mit überwältigender Mehrheit dafür.

Lieber Herr Dr. Tschentscher,

Sie waren damals noch nicht mit in der Regierung, aber im Haushaltsausschuss und haben, ich erinnere mich noch genau, sich dort schon damals für einen Anteilskauf von Hapag-Lloyd eingesetzt.

Wir schulden Ihnen, aber natürlich auch Ihren Vorgängern, den Senaten von Ole von Beust wie Olaf Scholz ebenfalls großen Dank. Die Stadt Hamburg hat Mut bewiesen, und insbesondere viel Geduld in den langen Jahren der Schifffahrtskrise. Olaf Scholz hat beim Kauf von weiteren Anteilen an der Hapag-Lloyd AG einen legendären Satz von Margaret Thatcher gesagt: „I want my money back“. Ich bin sehr glücklich, dass wir zuletzt als Unternehmen den Hamburgerinnen und Hamburgern ihr „money“ zurückgeben konnten – in Form überzeugender Dividenden. Obendrein verfügen sie über Unternehmensanteile mit zurückhaltend formuliert respektablem Kursgewinn.

Last not least haben wir in den vergangenen Jahren durch Fusionen unseren Anteilseignerkreis ausgebaut und noch internationaler gemacht. 2014 konnten wir durch die Fusion mit dem Containergeschäft der chilenischen CSAV unser Südamerika-Geschäft deutlich erweitern und dadurch unsere Marktposition verbessern. Gleichzeitig haben wir damit einen weiteren Anker-Shareholder hinzugewonnen: CSAV als Teil der Quinenco-Holding der Familie Luksic.

Andrónico Luksic, Chairman der Gruppe, ist heute ebenfalls unter uns. Lieber Andrónico, wir danken Dir, dass Du Hapag-Lloyd zur Seite stehst. Auch Du hast Deine Anteile über die Jahre ausgebaut und begleitest engagiert unsere Aktivitäten.

Mit der Kühne-Holding und der Quinenco-Gruppe haben wir nun zwei gleichstarke große Aktionäre. Darüber hinaus hält die Stadt, wie erwähnt, einen beachtlichen Anteil.

Meine Damen und Herren,

ich denke, es ist ganz besonders wichtig, zu wissen, dass diese drei Anker-Shareholder ein Bündnis geschlossen haben, in wichtigen Fragen vereint zu handeln. Zusammen bilden diese Aktionäre für uns ein festes Fundament. 2018 durch die Fusion mit UASC kam dann eine weitere Weltregion mit in den Kreis der Anteilseigner: der saudische Public Investment Fonds und der katarische Staatsfonds. 2021 haben wir den Kauf von Nile Dutch abgeschlossen. Er wird unsere Position im Zukunftsmarkt Afrika stärken. Ebenso wie die kürzlich erfolgte Akquisition der in Hamburg ansässigen Deutsche Afrika-Linien, ein Traditionsunternehmen dieser Stadt.

Meine Damen und Herren,

wir sind stolz, dass wir unseren Gesellschaftern jetzt mit bemerkenswerten Dividenden-Zahlungen ein wenig danken können für ihr großartiges Engagement. Dass wir

heute hier so erfolgreich dastehen und Grund zum Feiern haben, ist insbesondere aber jenen zu verdanken, die aktuell operative Verantwortung tragen. Ich meine damit den Vorstand um Rolf Habben Jansen, und natürlich auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Vielleicht ist dies das Geheimnis des Erfolgs von Unternehmen, die ein so reifes Alter erreichen: niemals stehen bleiben, immer für Veränderungen offen sein. Der beständige Wandel eben ist es, der Hapag-Lloyd so kennzeichnet.

Wir dürfen heute zurück blicken auf eine beeindruckende Geschichte unseres Unternehmens. Das wichtigste aber ist auch an solch einem Tag: schauen wir nach vorn, schauen wir hoffnungsvoll in die Zukunft.

Auf die nächsten 175 Jahre von Hapag-Lloyd!



Von links: Dr. Peter von Foerster, Klaus-Michael Kühne, Karl Gernandt, Michael Behrendt, (verdeckt Christine Kühne), Cornelia Behrendt

Rede von Rolf Habben Jansen anlässlich des Senatsempfangs 175 Jahre Hapag-Lloyd am 20. Mai 2022

**Sehr geehrter Herr Erster Bürgermeister,
sehr geehrter Herr Kühne, sehr geehrter Herr Luksic,
sehr geehrte Damen und Herren,**

herzlich willkommen auch von meiner Seite. Ich freue mich sehr, dass wir heute das 175-jährige Jubiläum der Hapag-Lloyd AG im Rahmen dieses Empfangs mit Ihnen feiern können.

Und ich freue mich auch, dass wir heute jene Menschen unter uns haben, denen Hapag-Lloyd in den letzten Jahren und Jahrzehnten viel – um nicht zu sagen: alles – zu verdanken hat. Wie Michael Behrendt ja schon angedeutet hat: die Existenz der Hapag-Lloyd AG stand mehrfach auf des Messers Schneide – und es ist Gesellschaftern wie Klaus-Michael Kühne, der Stadt Hamburg, aber auch Andrónico Luksic und der CSAV zu verdanken, dass wir nicht nur die unterschiedlichsten Herausforderungen gemeistert haben, sondern heute stärker sind denn je und über eine herausragende Position verfügen, um auch in den kommenden Jahren eine führende Rolle in der internationalen Containerschifffahrt zu spielen.

Ich möchte gerne diese Gelegenheit nutzen, um Ihnen und allen anderen, die in schweren Zeiten zu Hapag-Lloyd gestanden haben, von ganzem Herzen für Ihr langjähriges Engagement und Ihr Vertrauen in unser Unternehmen und unsere Arbeit zu danken. Das tue ich ausdrücklich auch im Namen von rund 14.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf See und an Land – in aller Welt.

Hamburg war, ist und bleibt unsere Heimatstadt. Insofern ist es folgerichtig, dass die erste Veranstaltung unseres Jubiläums hier im Rathaus der Freien und Hansestadt Hamburg stattfindet. Der Hamburger Hafen und Hapag-Lloyd waren, sind und bleiben unverzichtbare Voraussetzung für Deutschlands führende Rolle als Export- und Logistiknation, denn über 90 Prozent aller Güter weltweit werden per Schiff transportiert. Davon profitieren auch und gerade Hamburg und der Hamburger Hafen. Heute steht Hapag-Lloyd gemeinsam mit seinen Allianzpartnern für rund 50 Prozent des Containerumschlags im Hamburger Hafen. Und wir wollen und werden in Hamburg weiter wachsen.

Meine Damen und Herren,

Michael Behrendt hat es bereits gesagt: eines der Geheimnisse langjähriger Unternehmen ist es sicher, dass sie nie stehen bleiben, dass sie offen sind und bleiben für Veränderungen und Innovationen. Und lassen sie mich ergänzen: dass sie ihren Stakeholdern immer verlässliche, zugewandte und verantwortungsvolle Partner sind: ob es sich dabei um Gesellschafter, Kunden oder auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter handelt. Wir sind stolz und dankbar, dass wir damals wie heute über eine große Nähe, hohes Vertrauen und enge Verbundenheit zu allen unseren Bezugsgruppen verfügen. Lassen Sie mich Ihnen versichern, dass wir auch zukünftig hart

dafür arbeiten werden, uns dieses Vertrauen immer wieder aufs Neue zu verdienen.

Liebe Gäste,

2018 stiftete Hapag-Lloyd erstmals den *Albert-Ballin-Preis für globales Handeln* und die *Albert-Ballin-Förderpreise für Globalisierungsforschung*. Beide Preise verleihen wir auch in diesem Jahr aus Anlass unseres Jubiläums. Den *Albert-Ballin-Preis für globales Handeln* in Höhe von 50.000 Euro vergeben wir an Persönlichkeiten oder Institutionen, die auf vorbildliche Weise gesellschaftliche, kulturelle und politische Verantwortung für unsere Welt übernehmen. In diesem Jahr hat unsere wissenschaftliche Jury die nigerianische Umweltaktivistin Priscilla Achakpa ausgewählt. Sie ist Geschäftsführerin des *Women Environmental Programme*,

einer gemeinnützigen Organisation, die sich dafür einsetzt, das Umweltbewusstsein im ländlichen Nigeria zu schärfen und Frauen politisch und wirtschaftlich zu befähigen, die massiven Umweltprobleme anzugehen, die ihr Leben beeinflussen. Wir freuen uns sehr, liebe Frau Achakpa, dass Sie heute unser Gast sind. Herzlich Willkommen in Hamburg. Ich freue mich sehr, dass wir die Schriftstellerin Nora Bossong gewinnen konnten, die Laudatio auf unsere Preisträgerin zu halten.

Ihnen allen, die Sie heute hier sind, um mit uns das 175-jährige Jubiläum zu feiern, danke ich sehr herzlich für Ihre stete Verbundenheit zu Hapag-Lloyd. Bitte bleiben Sie auch in den nächsten 175 Jahren an unserer Seite.

Ich danke Ihnen.



Rolf Habben Jansen ist seit Juli 2014 Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG

Albert-Ballin- Preise

2022

Im Rahmen des Empfanges des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg am 20. Mai 2022 wurden zum zweiten Mal feierlich die Albert-Ballin-Preise verliehen, die erstmals im Jahr 2018 aus Anlass des einhundertsten Todestages von Albert Ballin von der Hapag-Lloyd AG gestiftet wurden. Auch 2022 wurden die Preisträgerinnen und die Preisträger des *Albert-Ballin-Preises für globales Handeln* und der *Albert-Ballin-Förderpreise für Globalisierungsforschung* von einer interdisziplinär besetzten Jury ausgewählt. Die Preise würdigen herausragende soziale Engagements und bedeutende wissenschaftliche Forschungen angesichts globaler Herausforderungen.

Rainer Gries

Die Albert-Ballin-Preise 2022



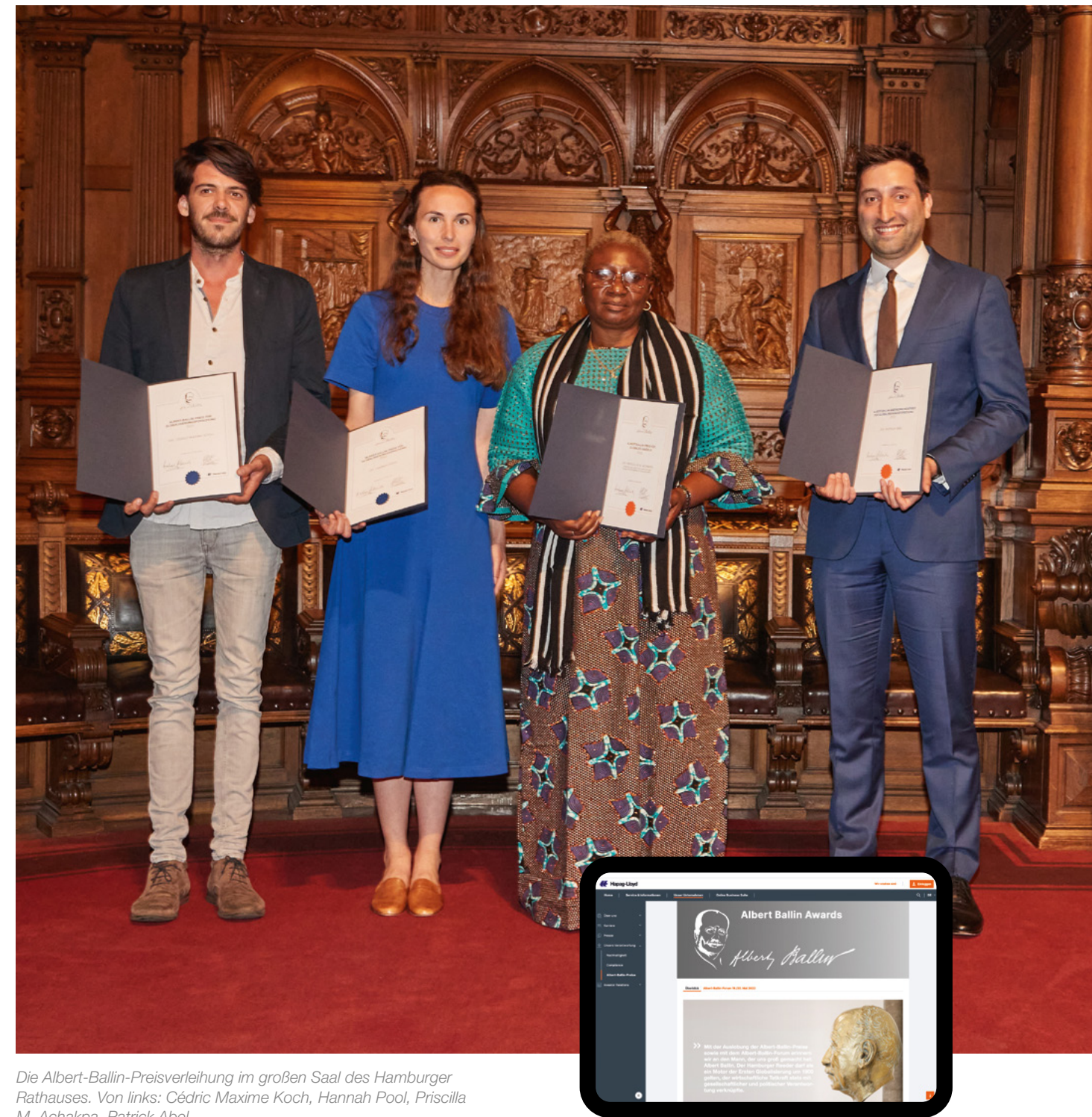
ZUR PERSON

Univ.-Prof. Dr. Rainer Gries ist Inhaber des Franz Vranitzky Chair for European Studies an der Universität Wien und Leiter des Fachbereiches Psychologische und Historische Anthropologie an der Sigmund Freud Privat-Universität Wien.

Der Albert-Ballin-Preis für globales Handeln in Höhe von 50.000 Euro wird seit 2018 in regelmäßigem Turnus an Persönlichkeiten oder Institutionen verliehen, deren innovatives Handeln als Beispiel für die Übernahme von gesellschaftlicher, kultureller und politischer Verantwortung für die eine Welt ausgezeichnet und gefördert wird. Insbesondere werden mit diesem Preis weltweit tätige Initiativen geehrt, welche benachteiligte Gruppen im Globalisierungsgeschehen fördern sowie die Vernetzung und den Austausch von Menschen und Kulturen befördern.

Die Albert-Ballin-Förderpreise für Globalisierungsforschung in Höhe von jeweils 5.000 Euro werden seither an Nachwuchswissenschaftler:innen verliehen, die in ihren Forschungen unser Verständnis für die Möglichkeiten und für die Risiken der Globalisierung beispielhaft erweitern und vertiefen. Mit diesen Preisen zeichnen wir wissenschaftlich anspruchsvolle, mithin hochkarätige, innovative und kritische Studien aus, die mit sozial-, geistes- und kulturwissenschaftlichen Fragestellungen Probleme und Prozesse der Globalisierung untersuchen und damit Grundlagen für künftiges verantwortliches Handeln legen.

Der Albert-Ballin-Preis für globales Handeln wurde in diesem Jahr Frau Dr. Priscilla Achakpa aus Abuja in Nigeria zuerkannt. Sie ist Gründerin und Präsidentin des *Women Environmental Programme (WEP)*, einer mittlerweile weltweiten erfolgreichen Selbsthilfeorganisation, die Frauen weit über Umweltfragen hinaus fördert und unterstützt.



Die Albert-Ballin-Preisverleihung im großen Saal des Hamburger Rathauses. Von links: Cédric Maxime Koch, Hannah Pool, Priscilla M. Achakpa, Patrick Abel



Hier geht's zur Website der Albert-Ballin-Preise.

Die *Albert-Ballin-Förderpreise für Nachwuchswissenschaftler:innen* wurden im 175. Jubiläumsjahr von Hapag-Lloyd an Herrn Dr. Patrick Abel (promoviert an der Georg-August-Universität Göttingen), an Herrn Dr. Cédric Maxime Koch (promoviert an der Freien Universität Berlin) und an Frau Dr. Hannah Pool (promoviert an der Universität zu Köln) vergeben. Bei diesem Auswahlverfahren lagen der Jury durchweg exzellente Bewerbungen aus zahlreichen Wissenschaftsdisziplinen vor, so dass die Kür der Preisträger:innen dieses Mal durchaus nicht leicht fiel. So kommt es, dass wir einen weiteren dritten, ebenfalls dotierten Anerkennungspreis, vergeben konnten.

Die Studien der drei Wissenschaftler:innen weisen nach Auffassung der Jury Wege in die Zukunft – nicht nur für die Wissenschaft, für deren Fragestellungen und ihre Methoden, sondern eben auch für die ganze Gesellschaft.

Die Jury misst dem Wirken von Priscilla Achakpa und den drei ausgezeichneten Forschungsarbeiten große Bedeutung für uns alle bei. Bedeutung ganz im Sinne der Etymologie dieses Terminus, den wir von alters her gewöhnlich mit drei Prädikaten verbinden:

- Etwas ist bedeutend, wenn es – im eigentlichen Wortsinne – hervorragend ist, wenn es sich also im Vergleich außerordentlich und außergewöhnlich darstellt.
- Etwas ist bedeutend, wenn es zudem wichtig ist, wenn es also als wesentlich und relevant für eine Gruppe oder für die ganze Gesellschaft gelten darf.

Und:

- Etwas ist bedeutend, wenn es auf etwas hin weist, auf etwas verweist. Etwas ist bedeutend, wenn es also Vorschein, wenn es pars pro toto ist für etwas Weiteres, Wesentliches, für etwas womöglich darunter, darüber oder dahinter Liegendes. Oder mit anderen Worten: Etwas ist bedeutend, wenn es Wege über sich selbst hinaus weist.



Die Jury



Univ.-Prof. Dr. Rainer Gries (Vorsitzender) ist Inhaber des Franz Vranitzky Chair for European Studies an der Universität Wien und Leiter des Fachbereiches Psychologische und Historische Anthropologie an der Sigmund Freud PrivatUniversität Wien.



Seit 2014 ist **Nils Haupt** Leiter Konzernkommunikation bei Hapag-Lloyd. Er ist zudem Vorstandsmitglied der Hapag-Lloyd Stiftung.



Prof. Dr. Hans-Jörg Czech ist Kunsthistoriker und seit 2019 Direktor und Vorstand der Stiftung Historische Museen Hamburg.



Die Politologin **Prof. Dr. Anna Geis** hat seit 2016 die Professur für Internationale Sicherheitspolitik und Konfliktforschung an der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr in Hamburg inne.



Prof. Dr. Uwe Jean Heuser war zwanzig Jahre Wirtschaftschef bei der Wochenzeitung DIE ZEIT. Seit 2021 leitet er das neue Nachhaltigkeitsressort GREEN der ZEIT.



PD Dr. Frank Möller ist Historiker an der Universität Greifswald. Er forscht und lehrt zur Sozial-, Politik- und Kulturgeschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts.

Laudatio von Nora Bossong zur Verleihung des *Albert-Ballin-Preises für globales Handeln* 2022 an Priscilla M. Achakpa



Die vielfach ausgezeichnete deutsche Schriftstellerin Nora Bossong (links) laudierte die erste Preisträgerin Priscilla M. Achakpa

**Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrter Herr Behrendt, sehr geehrter Herr Habben Jansen,
liebe Priscilla Achakpa,
sehr geehrte Damen und Herren,**

wenn Sie in diesen Tagen nach Neuigkeiten über Nigeria suchen, werden Sie vor allem eins finden: Öl. Von einer Hoffnung für den europäischen Energiemarkt ist mit Blick auf Nigeria zu lesen, ebenso von der jahrzehntelangen Ölverseuchung des Nigerdeltas, die von den großen Konzernen für gute Profite in Kauf genommen wird. Und auch Nachrichten wie diese finden sich: „Bei einer Explosion in einer illegalen Öl-Raffinerie im Süden Nigerias sind mindestens 80 Menschen getötet worden.“

Um Öl machen wir uns derzeit alle Sorgen. Und Sorgen nehmen wir, je näher sie uns sind, umso ernster. Themen, die scheinbar nicht damit zusammenhängen, blenden wir dagegen leicht aus. Die Zerstörung des Klimas schreitet weiter voran, die Coronaisolation machte häusliche Gewalt noch unsichtbarer, als sie es ohnehin schon war, Jugendliche zerbrechen an Armut und Perspektivlosigkeit, aber unsere Aufmerksamkeitsressourcen sind leider bereits erschöpft. Das ist fatal, und anstatt Probleme zu lösen, verschiebt es sie ins Unsichtbare. Dabei hängen Krisen meistens zusammen, und das wird in der Arbeit, die wir heute ehren, immer wieder deutlich. Eine Arbeit, die Probleme in die Sichtbarkeit zurückholt und im Kleinen wie im Großen angeht.

Dr. Priscilla Achakpa hat sich vor allem zwei Themen verschrieben, die eng miteinander verbunden sind, dem Kampf gegen den Klimawandel und dem Kampf für die Rechte von Frauen. „Die Auswirkung des Klimawandels auf Frauen ist enorm“, hat Priscilla Achakpa in einem Interview erklärt, und an einer anderen Stelle beklagte sie:

„Wenn es zu Verhandlungen kommt, sind afrikanische Frauen fast immer abwesend.“

Das umreißt das folgenschwere Ungleichgewicht, das Klimapolitik – als ein Beispiel globaler Aushandlung – kennzeichnet: Jene, die es am härtesten trifft, kommen zu selten zu Wort. Jene, die ohnehin weniger Rechte genießen als andere oder schlicht nicht um ihre Rechte wissen, werden von den Folgen ökologischer Zerstörung meist direkter, härter und früher getroffen als jene, die sich ihrer Rechte sicher sind.

An Priscilla Achakpas Engagement beeindruckt mich besonders, wie sie die Graswurzel-Arbeit verbindet mit dem Kampf um neue politische Rahmenbedingungen. Wenn eine Witwe gezwungen wird, auf dem Boden zu schlafen oder das Haus nicht verlassen darf, nicht einmal dann, wenn sie ernsthaft erkrankt ist, wenn sie ihren Schwager oder Schwiegervater heiraten muss, wenn sie zu einem Objekt degradiert wird, weil ihr einziger Schutz ihr Mann war und ihre einzige Legitimation ein männlicher Nachkomme, wenn ein Mädchen zur Polizei geht, weil es in ihrem eigenen Zuhause von einem Cousin oder Onkel vergewaltigt wurde und wenn dieses Mädchen dann weggeschickt wird mit der Bemerkung, das wären Familienangelegenheiten, wenn sich Frauen nur durch Männer definieren können, und zwar ganz konkret, wenn sie ohne einen Mann kein Land erwerben dürfen, dann geht Priscilla Achakpa dorthin, wo an den Stellschrauben für diese Missstände gedreht werden kann, und das heißt auf dem Papier ebenso wie in den Köpfen.

Das Recht von Frauen, Land zu erwerben und das Recht von Frauen, vor Gewalt geschützt zu werden, ja überhaupt angehört zu werden, hängen miteinander zusammen, und ebenso hängt zusammen, was ihnen diese Rechte verwehrt. So braucht es zum einen Gesetze, die Frauen nicht zu Menschen zweiter Klasse degradieren, aber es braucht eben auch ein Bewusstsein von jenen, die diese Gesetze umsetzen, dass Frauen keine Menschen zweiter Klasse sind. Beides zusammen erst hilft den Frauen wirklich, und so kämpft Priscilla Achakpa in den kleinen Orten wie auf dem großen Verhandlungsparkett der Vereinten Nationen. Damit Frauen anerkannt und gehört werden, in ihren Nöten ebenso wie in ihren Stärken.

Denn wer um die eigenen Rechte nicht genau weiß, kann sich kaum etwas sicher sein: nicht des Einkommens, nicht der Gesundheit, nicht einmal des eigenen Lebens. So erging es vielen Frauen in Kaduna, einer nigerianischen Metropole, in der die Textilindustrie einst das Versprechen einer besseren Zukunft zu sein schien. Heute sind Boden und Wasser von den Giften der Industrie verseucht. Krankheiten grassierten unter den Frauen in der Region, die ihren kläglichen Lebensunterhalt mit Landwirtschaft erzielten, immer wieder kam es zu Todesfällen, und obwohl die Industrie ihre Gifte so offensichtlich in die Umwelt pumpte, konnten sich viele der Frauen diese Geschehnisse nur mit Hexerei erklären.

„DU WIRST IMMER NOCH AUF HINDERNISSE STOSSEN, ABER WENN DU DEINE RECHTE KENNST, DANN KANNST DU SIE VERTEIDIGEN. DER HIMMEL IST DEINE GRENZE.“

Priscilla M. Achakpa
Nigerianische Umweltaktivistin

Das war der Moment, in dem Priscilla Achakpas Organisation *Women Environmental Programme* vor fünfundzwanzig Jahren aktiv wurde. Sie und ihr Team ließen Wasserproben untersuchen und konnten die hohe toxische Belastung durch die ansässige Industrie nachweisen. Sie klärten auf und sie klagten an. Sie machten die Arbeit, die viele lieber auslassen, denn Wegsehen ist so viel einfacher, und obendrein wirft es mehr Profit ab.

Nicht nur die Industriegifte, nicht nur das Öl, auch der Klimawandel zerstört den Boden in Nigeria. Und der verwüstete Boden zwingt Menschen zur Migration. In den wenigen noch fruchtbaren Gegenden steigt die Bevölkerungsdichte rasant, es kommt zu Konflikten, die nicht selten gewaltsam gelöst werden. Extremisten wie die islamistische Terrorgruppe Boko Haram nutzen die Gunst der Verzweiflung. Sie versprechen Macht über andere, die in Wahrheit nur rohe Gewalt gegen sie ist. Sie bieten scheinbare Orientierung und Anerkennung anstelle des Schicksals, immer wieder übersehen zu werden.

Gerade Jugendliche sind gefährdet, den extremistischen Verführungen zu verfallen. Priscilla Achakpa startete deshalb Mentorenprogramme, um die Kommunen zu sensibilisieren für Anzeichen von Radikalisierung und um Jugendliche in ihrer Entwicklung zu unterstützen. Denn ökonomische und handwerkliche Fähigkeiten, eine lebenswerte Zukunft und nicht zuletzt der Selbstwert sind es, die junge Menschen am sichersten davor bewahren, sich zu radikalieren, und wo all dies fehlt, ist es vielleicht ähnlich wie mit dem verseuchten Boden: Nicht, wer daran erkrankt, ist zur Rechenschaft zu ziehen, sondern jene, die ihn verseucht haben.

Um in der Lage zu sein, die eigene Stimme zu erheben, braucht es Bildung, und es braucht ökonomische Unabhängigkeit. Keinen Reichtum, keinen Wohlstand, aber das Ausbleiben von Armut und Abhängigkeit.

„Du wirst immer noch auf Hindernisse stoßen, aber wenn du deine Rechte kennst, dann kannst du sie verteidigen“, hat Priscilla Achakpa in einem Gespräch zu mir gesagt. „Der Himmel ist deine Grenze.“

Dass dieser Himmel weit ist, das wünsche ich Priscilla Achakpa ebenso wie uns, denn ihre Arbeit brauchen nicht nur die Frauen in Nigeria, sondern wir alle. Und ebenso wünsche ich uns, dass wir alle hier im Raum auch dann, wenn wir uns wieder den Sorgen unseres Alltags hingeben, uns über Benzinpreise ärgern, die nächste Reise planen, die nächsten Gewinne verrechnen, uns da-

ran erinnern, dass die Arbeit von Priscilla Achakpa nicht nur heute fruchtbaren Boden braucht. Und dass wir eine Wahl haben: Zerstörungen weit entfernt von uns billigend in Kauf zu nehmen oder ihrem Beispiel zu folgen und für einen Wandel zu kämpfen. Gerade in diesen Tagen, in denen auch in Europa vieles erschüttert worden ist, sollten wir den Wandel mit aller Entschiedenheit angehen.



Albert-Ballin-Preis für globales Handeln



Die Hauptpreisträgerin Dr. Priscilla Achakpa ist Gründerin und Präsidentin des weltweiten Women Environmental Programme (WEP)

Female Entrepreneurship in Africa: Empowering Women to make change happen

DANKESREDE VON DR. PRISCILLA M. ACHAKPA 19. MAI 2022

Excellencies, distinguished Guests,

I feel greatly honoured to make this presentation and to stand here to represent the many voiceless African women who have struggled and are still struggling to survive due to the patriarchal systems, cultural, traditional and religious biases impeding their socioeconomic, environmental and political empowerment.

I stand in your midst to talk about the "Female Entrepreneurs In Africa: Empowering Women to Make Change Happen" which is closely connected to my heart because I have been involved in the struggle for survival within the African society, first of all in Nigeria, where I come from, and since many years across numerous countries in Africa, which has led me to where I am today.

In my speech today, I would like to address two aspects:

Firstly, the factors that hold women entrepreneurs back and secondly, the sustainable and green entrepreneurship African women want.

So, first, what is holding us back.

As a widow, who suffered multiple times from gender discrimination, I became a staunch advocate for gender equality and equal opportunity.

A lot of things are known about African women; they are strong and courageous. But in traditional African society, a woman is first and foremost, supposed to be concerned about her family and children rather than with her physical or social environment, and why is that? Because she has been conditioned to think she has no role outside her home.

My country Nigeria for instance, ranks 139th out of 149 countries in the Global Gender Gap Index 2021 of the World Economic Forum. We are at the bottom of the ranking.

At the same time, the statistics shows that Nigerian women account for 41 percent ownership of micro-businesses in the country, such as market-vendors and food producers.

We have 23 million female entrepreneurs operating under this segment. 23 million! That is 12 times more than the population of Hamburg as I understand.

You might say, that is a good sign, all these women entrepreneurs?

Not really, as many female entrepreneurs are working under very difficult circumstances, often doing precarious work for meager incomes, whilst juggling care duties for children and the sick.

Female entrepreneurs often do not have ownership of the land or the tools they use. They depend on men to have access to these assets.

They often have no insurance against sudden setbacks, such as a lost harvest from increasingly unpredictable weather. They often have no health insurance nor unemployment insurance, nor maternity leave insurance. They have to generate their own power to be able to operate effectively and serve her customers.

Things we would want female entrepreneurs to have.

A typical African woman is actually more likely to choose entrepreneurship not because they have a passion or necessarily the right skills, but because of the lack of better opportunities given their lower level of formal education and the fact that they may face discrimination in job hiring practices.

Looking at Nigeria's economic figures, we understand why women are doing everything they can to find some extra resources.

Despite the fact that our oil income has made Nigeria the richest country in Africa, this wealth is unequally shared.

We have the world's highest share of income spent on food, 56 percent of an average Nigerian household income goes to food according to the World Bank. The slightest of price increases on the world market, – as now caused by the war in Ukraine, – can plunge millions of families into extreme poverty.

Evidently, entrepreneurship is not so much a choice as a necessity for the African woman.

What we would need, in Nigeria, in Africa, is equal opportunities and gender equality for all women and girls to be economically and socially empowered.



We need to do away with the underlying constraints related to social norms that are holding women back, such as the patriarchal nature of the African society, unfavourable cultural and customary laws, the uneven burden of childcare and other impediments that tend to push women into less profitable sectors in the first place.

We need to ensure equal opportunities to access education, training, finance and resources for African women to develop their economic activities, be it as employees in companies that provide decent jobs, or as independent entrepreneurs. And the women need to have social protection and non-discrimination policies, and women's empowerment policies to advance their leadership in decision making.

When we have these key enabling measures in place, the legal rights, the social measures and the empowerment policies, then African women can change the world.

Now to my second point:

To create a favourable economic environment for the African woman, we need sustainable entrepreneurship development.

The environmentally sustainable economy is the future, where African women entrepreneurs should thrive.

That is the green economy where we should „empower women, to make change happen“.

They should not remain back in the polluting sectors of the last century.

Nigeria, and many parts of Africa, have paid a heavy price for our economic development of the last decades.

The price is pollution, widespread pollution from extractive industries such as oil, for example in the Niger Delta, where water wells and agricultural land is for ever polluted with petrochemicals.

And pollution from the consumer waste which countries in the North have been transporting to Africa, electronic waste, plastic waste, ... ships-full have been arriving in Lagos.

And with the pollution, come the diseases, the burden and pain on women.

As a young woman, I became concerned by the industrial pollution in southern Kaduna State, that was having a terrible health impact, particularly on women and children. Women were suffering from diseases as a result of this industrial pollution and it was causing birth defects in children.

The women at the time attributed their ailments to witchcraft and supernatural factors. But when I took samples from the polluted water to the lab for analysis. The lab results established the connection between the disease and the pollution. I was then able to mobilize these women to fight against the polluters.

Eventually I created the *Women Environmental Programme* – *WEP* –, our organisation where I am now the President of the Board.

WEP envisions a world where women and youth in Africa and around the world are positively transformed, are in control of their lives, and can develop the skills and opportunities to change our economy and society for the better.

Through its intervention pillars of Environment, Governance, Peace and Security, and Climate Change, *WEP* has empowered an estimated 20 million women and young people, including men, in our 25 years of existence.

WEP collaborates with agencies and community-based organisations in the implementation of its activities and projects. Some of the activities implemented range from women political participation, promoting community participation in slum development, environment protection, empowerment of youth and career development. *WEP* also has offices in Tunisia, Togo, Niger and Burkina Faso, and we lead activities with partners across Africa, and engage with global processes such as the Global Environment Fund.

WEP holds training and mentorship programmes every year focusing on youth and women, to address the skill gaps. For example, we provide technological skills for researching the internet and social media to get information. The acquisition of these skills will help close up the technology-gap between men and women entrepreneurs. These trainings can be targeted to the needs, for example women farmers have asked to be trained on agro-ecology and producing their own plant-based pesticides. We also work to improve women's rights, we advocate for women's land ownership rights to improve access to collateral and improving male spousal support.

A good number of African women are farmers. And with the issue of climate change today, they are perhaps the most affected. Thus, agroecology is crucial and necessary now more than ever. We should empower African women farmers to develop their business based on agro-ecology – then everybody wins.

Agroecological activities include diversification of crops, conservation tillage, green manures, organic compost, biological pest control and rainwater harvesting. But African women often require specialized vocational and technical skills in fields such as food safety, food conservation as well as renewable energy for preservation of especially perishable crops, storage and product certification which they do not readily possess.

To conclude:

The decision to advance African Women's economic and environmental empowerment and their inclusion in decision making in the African society has become part and parcel of my life.

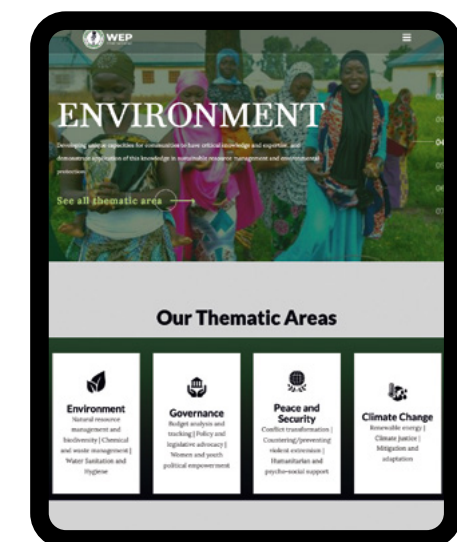
I am very grateful to all who believe in the work that I do and who have joined in this plight for women's empowerment. First and foremost, my colleagues at *WEP* who are an amazing team of young women and men.

And also many partners, friends and mentors. I want to thank for the guidance and support I was blessed to receive;

- from Ashoka Fellow who were the first to find me,
- from Vogue and Women Environment and Development Organization who nominated me as one of the global Women Climate Warriors,
- from ECO Ambassador, the Channels TV Nigeria and the Deutsche Welle,
- Global Environment Facility (Small Grants) Nigeria,
- and from Women Engaged for a Common Future our partner organisation based in Munich,
- as well as the members of the African Working Group on Gender and Climate Change, and many others whom I cannot all mention here but acknowledge their amazing support.

And now, here in Hamburg, I thank you very much, and I am convinced your support can help African women make the world a better place for all.

**Msurgh ne kpishi
Thank you!**



Hier geht's zur
WEP-Website.

Albert-Ballin-Preis für Globalisierungsforschung

Laudatio von Prof. Dr. Rainer Gries zur Verleihung der *Albert-Ballin-Förderpreise für Globalisierungsforschung*

Sehr geehrter Herr Erster Bürgermeister, Exzellenzen, meine Damen und Herren!

„Mein Feld ist die Welt“ – diese Sentenz war Plan und Programm, zugleich aber auch Bekenntnis und Anspruch von Albert Ballin. Der einstige Hamburger Hafenjunge liebte und lebte die Entgrenzung, die weiten Horizonte. Die Überwindung von Barrieren war sein luzides Credo und sein lukratives Geschäft. Welthandel bedeutete für ihn stets: handeln in der Welt.

Unser Feld ist die Welt! Auch heute, im Jubiläumsjahr, setzt dieses so genial verdichtete Grundgesetz für Hapag-Lloyd die Norm: Das Ja zum weltweiten Austausch nicht nur von Waren und Gütern, sondern immer auch zum weltweiten Austausch unter Menschen und von Kulturen.

Im 175. Jahr zeigt sich die Welt von Hapag in bester Ordnung. Das aktuelle Geschäftsergebnis ist brillant.

Die Ordnung der Welt dagegen ist gänzlich aus dem Ruder: Der unfassbare Krieg in der Ukraine, die Pandemie mit ihren multiplen Krisen und die fatalen Auswirkungen des Klimawandels.

Krisen und Kriege offenbaren schonungslos die Verletzlichkeit des Menschen und seiner Welten. Die Zukunft scheint heute unsicher, weitgehend unkontrollierbar und unplanbar – für jeden einzelnen, für Unternehmen, für ganze Gesellschaften. Krisen und Kriege bedrohen uns fundamental, sie schüren auf allen Ebenen große Ängste.

Vielen erscheint da die rasche und radikale Begrenzung der Horizonte als ein Ausweg: Entflechtung und Entkopplung, Abschottung und Eingrenzung sind zu Imperativen unserer Zeit geworden – seien sie impulshaft-emotional oder strukturell-rational begründet. Während der Pandemie haben wir uns daran gewöhnt, Beziehungen zu kappen, sogar innerhalb unserer Freundeskreise und unserer Familien.

Jetzt, im Kriege, beenden wir aus nachvollziehbaren Gründen nicht nur wirtschaftliche, sondern auch kulturelle und wissenschaftliche Beziehungen mit russischen Institutionen, immerhin mit europäischen Nachbarn – auch morgen.



Rainer Gries ist Vorsitzender der Jury für die Albert-Ballin-Preise

Das Verlangen nach Ausstieg und Ausschluss ist im Begriff, zu einem Signum dieser Jahre zu werden, die wir als Zeitenwende, als Passage in ungewisse Zukünfte wahrnehmen.

Jedoch, die Gestaltung der gewaltigen Herausforderungen dieser Passagezeit kann nur kooperativ und damit diskursiv gelingen.

Bitte erlauben Sie mir daher ganz im Sinne von Albert Ballin dafür zu plädieren, alles dafür zu tun, die Muster des Abschottens sobald als möglich entschlossen einzulegen – und letztlich zu überwinden.

Gerade mit Blick auf die 175-jährige Geschichte von Hapag-Lloyd, gilt es, schon heute die Weichen dafür zu stellen, eingefrorene Kulturen der Kommunikation wieder zu beleben.

Nicht zuletzt auch, um – wie unsere Preisträger:innen – zukunftsweisenden neuen Visionen und Möglichkeiten

die Wege zu ebnen. Dem Prinzip des Austausches und dem Primat des Dialoges auf allen Ebenen gehört auch im 21. Jahrhundert die Zukunft!

Hierin besteht die weltganzheitliche Verantwortung für uns alle: nicht nur Handelsrouten und Schifffahrtslinien offen zu halten, sondern zugleich auch Kanäle und Arenen für globale Verständigungen zu befördern.

All die kommenden Umwälzungen und Umbauten erfordern solides und exzellentes Wissen.

Ich habe die große Freude und Ehre, Ihnen jetzt die Trägerin und die Träger der *Albert-Ballin-Preise für Globalisierungsforschung* vorzustellen. Mit ihren ebenso innovativen wie kritischen Studien haben sie unser Wissen und unser Verständnis für die Chancen und für die Risiken, für die Probleme und für die Prozesse weltweiter Vernetzungen wesentlich erweitert und vertieft.

Die Förderpreisträger:innen 2022



PATRICK ABEL hat am Institut für Völker- und Europa-recht der Universität Göttingen promoviert. Seine Dissertation geht der für die Zukunft des Kapitalaustausches wesentlichen Grundfrage nach, wie sich im globalen Maßstab verantwortliches Handeln von ausländischen Investoren befördern lässt.

Herrn Abel gelingt es, die Pflichten von Investoren im internationalen Investitionsschutzrecht völlig neu zu denken: Dessen Normen bedienen bislang einseitig die Schutzwartungen der Anleger. Herr Abel stellt diesem tradierten Verständnis von Investitionsschutz ein komplexes Gedankengebäude entgegen, das auch die Bedürfnisse der Zielgesellschaften von Investitionen zur Geltung bringt – und diese als Pflichten der Investierenden definiert – und deren Zuwiderhandeln auch sanktioniert: etwa den Schutz von Menschenrechten, von Minderheiten, von Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen und den Schutz der Umwelt.

Damit hat Herr Abel die juristischen Grundlagen dafür gelegt, das soziale und ethische Verhalten von globalen Investoren entscheidend zu forcieren. Herzlichen Glückwunsch!

Patrick Abel: International Investor Obligations – Towards Individual International Responsibility for the Public Interest in International Investment Law, Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht Band 315 (Nomos, Baden-Baden, im Erscheinen 2022).



CÉDRIC MAXIME KOCH hat im Studiengang „Internationale Beziehungen“ an der Freien Universität Berlin promoviert. In seiner monumentalen empirischen Arbeit vermisst Herr Koch das Problemfeld des Populismus während der vergangenen vierzig Jahre. Er kommt zu dem Schluss, dass es auch die Entwicklung internationaler Institutionen war, die populistischen Kräften Auftrieb gab. Herr Koch konnte wesentliche Unterschiede zwischen den Einstellungen der populistisch-radikalen Linken und Rechten herausarbeiten – wobei vom rechten Spektrum nationalistische und autoritäre Bedrohungen ausgehen.

Herr Koch, Politökonom und Politikberater, macht auch Vorschläge, wie Demokratien denjenigen Defiziten begegnen könnten, auf welche populistische Einstellungen reagieren: Es gilt, die Menschen als Akteure wahrzunehmen und einzubeziehen – durch verbindliche Bürgerbeteiligung, durch Kommunikation und Dialog auf Augenhöhe.

Herr Koch hat damit ein bahnbrechendes opus magnum vorgelegt. Herzlichen Glückwunsch!

Cédric Maxime Koch (2021): The People versus the Liberal International Order? Varieties of Populism and the International Politics of Democratic Legitimacy. PhD Thesis, Freie Universität Berlin, Berlin.



HANNAH POOL hat an der Universität Köln mit einer innovativen Studie zum aktuellen Migrationsgeschehen promoviert. Ethnografisch erforscht sie die Routen von afghanischen Migrant:innen nach Europa – und zwar an fünf für das weitere Fortkommen und für das Ankommen entscheidenden Orten: Teheran, Istanbul, der griechischen Insel Lesbos, und entlang der sogenannten Balkanroute nach Deutschland.

Empirisch stützt sich die Arbeit vor allem auf 66 Interviews mit afghanischen Flüchtenden. Dabei liegt der Fokus auf der „moralischen Ökonomie“ an diesen neuralgischen Stationen der Migrationswege: Welche Beziehungen, welche ökonomischen Interaktionen begünstigen oder behindern jeweils das Weiterkommen? Hier können Kredite der eigenen Familie und anderer Flüchtender eine Rolle spielen, aber auch die Dienstleistungen von Schleusern, die Angebote von Hilfsorganisationen sowie Erpressung und Diebstahl durch Grenzsoldaten.

Frau Pool gelingt mit dieser Dissertationsschrift ein faszinierender Blick „von unten“ – ihr ist ein Standardwerk der Migrationsforschung gelungen. Herzlichen Glückwunsch!

Hannah Pool (2021): „Doing the Game“: The Moral Economy of Coming to Europe. Doktorarbeit, Universität zu Köln, Köln.



Von links: Cédric Maxime Koch, Hannah Pool, Patrick Abel

Die Albert-Ballin-Preise 2018

Anlässlich des 100. Todestages von Albert Ballin stiftete die Hapag-Lloyd AG im Jahr 2018 erstmals die Albert-Ballin-Preise. Der mit 50.000 Euro dotierte Hauptpreis *Albert-Ballin-Preis für globales Handeln* ging an die Nichtregierungsorganisation *Médecins Sans Frontières/Ärzte ohne Grenzen*. Mit den *Albert-Ballin-Förderpreisen für Globalisierungsforschung* in Höhe von jeweils 5.000 Euro wurden die Nachwuchswissenschaftler:innen Dr. Johanna Beamish (Geschichte) und Dr. Felix Hadwiger (Jura) ausgezeichnet. Die feierliche Verleihung fand am 6. November 2018 im Festsaal des Hamburger Rathauses statt.



Preisverleihung im großen Festsaal des Hamburger Rathauses



Vordere Reihe von links: Michael Behrendt (Aufsichtsratsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG), Dr. Peter Tschentscher (Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg), Dr. Johanna Beamish (Preisträgerin), Dr. Felix Hadwiger (Preisträger), Dr. Volker Westerbarkey (Präsident der deutschen Sektion von Ärzten ohne Grenzen); hintere Reihe von links: Ilija Trojanow (Schriftsteller, Laudator), Prof. Dr. Rainer Gries (Vorsitzender der Jury für die Albert-Ballin-Preise, Laudator), Rolf Habben Jansen (Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG)



Empfang im Anschluss zur Verleihung

Die Preisträger:innen 2018

Albert-Ballin-Preis für globales Handeln

Die Hilfsorganisation **ÄRZTE OHNE GRENZEN** leistet seit 1971 medizinische und humanitäre Hilfe in globalen Krisenregionen. Durch riskante Einsätze in Syrien und die Seenotrettungen zum Schutz von Flüchtlingen im Mittelmeer bewiesen sie der Jury des Albert-Ballin-Preises anhaltend ihr mutiges und unverzichtbares Engagement. Die Helfer:innen von *Ärzte ohne Grenzen* verkörpern ein Ideal der Solidarität, das angesichts globaler Ungerechtigkeiten und Krisen nötiger ist denn je.



Albert-Ballin-Förderpreise für Globalisierungsforschung



JOHANNA BEAMISH hat an der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg promoviert. Mit ihrer Dissertation „Im Transit auf dem Ozean: Schiffszeitungen als Dokumente globaler Verbindungen im 19. Jahrhundert“ liefert die Historikerin Einblicke in ein bisher wenig erschlossenes Quellengenre: Schiffszeitungen. Um der oftmals Monate andauernden Isolation entgegenzuwirken und die physischen und psychischen Herausforderungen des Transits zu bewältigen, dienten sie Passagieren während ihrer langen Überfahrten als Plattformen des sozialen Austausches und der allgemeinen Information. Mit der Untersuchung der Zeitungen von 200 Passagen zwischen Großbritannien und Ozeanien eröffnet Johanna Beamish ein Gespür für die Fragen, die Menschen im 19. Jahrhundert auf den Schiffen der Hapag bewegte. Die Reisenden formten nicht bloß transitorische Gemeinschaften, sondern pflegten auch eine Atmosphäre der Internationalität und Interkulturalität. Frau Beamish etabliert mit ihrer Arbeit erstmals Schiffszeitungen als historische „Dokumente globaler Verbindungen“.

Johanna Beamish (2018): Im Transit auf dem Ozean. Schiffszeitungen als Dokumente globaler Verbindungen im 19. Jahrhundert. Frankfurt a.M.: Campus Verlag.



FELIX HADWIGER promovierte an der Universität Hamburg. Seine rechtswissenschaftliche Dissertation „Contracting International Employee Participation: Global Framework Agreements“ widmet sich einem kardinalen Problem des aktuellen Globalisierungsgeschehens: Einerseits konfrontieren weltweit agierende Konzerne Staaten und sogar Staatengemeinschaften schmerzlich mit den Grenzen ihrer Regulierungsmöglichkeit. Andererseits gibt es für globale Unternehmen gute Gründe, eigene Normen zu setzen, die über Länder und Kontinente hinweg Gültigkeit beanspruchen, Risiken mindern und Rechtssicherheit gewähren können. Felix Hadwiger fragt daher: Wie und unter welchen Bedingungen können nichtstaatliche Akteure Regeln und Regelungen für die „rechtsfreien Räume“ schaffen, die sich durch Globalisierungsprozesse eröffnen? Am Beispiel von sozialpartnerschaftlichen Vereinbarungen zwischen multinationalen Unternehmen und globalen Gewerkschaftsverbänden werden Ansätze untersucht, die auf verantwortliches und gemeinschaftliches Handeln zielen. Es geht in der Dissertation um die Chancen und Risiken, „soft law“ zu setzen, das heißt um freiwillig vereinbarte, nichtstaatliche Normen als Rahmen für globales ökonomisches Handeln.

Felix Hadwiger (2018): Contracting International Employee Participation: Global Framework Agreements. Cham: Springer.

QUELLENVERZEICHNIS

Titel:©Adobe Stock/Miiii2
Seite 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15: ©Hapag-Lloyd AG
Seite 16: ©Adobe Stock/Adam Sébire/Stocksy
Seite 20, 21: ©Heiko Landkammer (LMPIX); ©DW/Weltbank
Seite 22: Quelle, Kakissis (2018) & American Enterprise Institute and Heritage Foundation (2022), Darstellung von Liu (2022)
Seite 25: Quelle, IEA, 2022. Abbildung geändert von Wiedmann et al. (2020). Vervielfältigt unter den Bedingungen der Creative Commons CC BY 4.0 licence (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Daten von Olivier and Peters (2020) für die Treibhausgasemissionen; UNEP und IRP (2018) für den materiellen Fußabdruck, und World Bank (2020a) für das BIP.
Seite 26: Quelle, Von Wilmsmeier erstellt auf der Grundlage von OECD-Daten 2022
Seite 27, 28: ©Gordon Wilmsmeier; ©Adobe Stock / ABCDstock
Seite 32, 33: ©Julia Beelitz; ©Adobe Stock/ Mariakray
Seite 34, 35: Quelle, CLIA: 2021 State of the Cruise Industry Outlook; CLIA: 2022 State of the Cruise Industry Outlook
Seite 36, 37: Quelle, NABU: NABU-Kreuzfahrtranking 2022; ©Adobe Stock / Goinyk
Seite 38, 39, 40: ©Adobe Stock/bodnarphoto; ©Adobe Stock/Miquel Llonch/Stocksy; ©Jörg Esser
Seite 44, 45: ©Dominic Sachsenmaier; Quelle: www.wikiwand.com/en/Ningbo#Media/File
Seite 46, 47: ©Adobe Stock/ADDICTIVE STOCK; ©Adobe Stock/tonyv3112; ©Adobe Stock/JoseAntonio
Seite 48: ©gemeinfrei
Seite 50: ©Adobe Stock/ermetico; ©Uwe Dettmar
Seite 52, 53: ©gemeinfrei; ©Adobe Stock/Mirko
Seite 58: ©Adobe Stock/Vanja
Seite 60, 61: ©UNHCR; ©Adobe Stock/Zhantu Chakma
Seite 62, 63: ©Nora Markard; ©Rosemarie Schönthaler
Seite 64, 65: ©Adobe Stock/Viktoriya; ©Adobe Stock/eyewave
Seite 66, 67: ©Cornelius Multusch; ©Adobe Stock/Hieronymus Ukkel
Seite 68: ©Adobe Stock/JFL Photography
Seite 72, 75, 76, 78, 79, 81, 84, 85, 86 : ©Hapag-Lloyd AG
Seite 87 : ©Barbara Mair; ©Hapag-Lloyd AG; ©Sinje Hasheider; ©krischerfotografie/KHK/GCR21; ©Claudia Höhne; ©Frank Möller
Seite 88, 91, 92, 94: ©Hapag-Lloyd AG
Seite 95: ©www.wepnigeria.net
Seite 97, 98, 99, 100, 101: ©Hapag-Lloyd AG
Seite 102: ©Virginie Nguyen Hoang / HUMA
Seite 103: ©Hapag-Lloyd AG
Seite 106: ©Deutsches Hafenmuseum

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

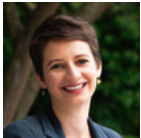
KONZERNKOMMUNIKATION

Nils Haupt
nils.haupt@hlag.com
040-30012263

ADMINISTRATIVE LEITUNG

Martina Fähnemann
martina.fahnnemann@hlag.com

REDAKTION UND AUTOR:INNEN



Fenja Wiechel-Kramüller, Kiel
fwk@bahn-media.com
Verantwortlich für die Abschnitte: Waren, Passagiere, Albert-Ballin-Preise



Maximilian Engler, Kiel
philomanie@posteo.de
Verantwortlich für die Abschnitte: Auftakt, China, Flucht, 175 Jahre Hapag-Lloyd

LAYOUT

Stroomer Communications

DRUCK

HOEHL-DRUCK MEDIEN + SERVICE GMBH
Gutenbergstraße 1, 36251 Bad Hersfeld



© 2022 HAPAG-LLOYD AG

Alle Rechte vorbehalten. Jede Verwertung wie Nachdruck, Aufnahme ins Internet sowie Vervielfältigungen – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – bedarf der schriftlichen Zustimmung des Herausgebers. Die Inhalte der Artikel geben nicht notwendigerweise die Meinung des Herausgebers und der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen sofern nicht anders geregelt dem Herausgeber zu.

Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichung kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden. Die Nichterwähnung von Warenzeichen bedeutet nicht, dass ein Produkt ohne rechtlichen Schutz ist.



DEUTSCHES
HAFENMUSEUM

DIE PEKING AM STANDORT SCHUPPEN 50A

shmh.de

Folgen Sie uns:



Stiftung Historische Museen Hamburg
Deutsches Hafenmuseum (im Aufbau) – Standort Schuppen 50A
Australiastraße · 20457 Hamburg

