bdvb aktuell

» Nr. 145

Weltmacht China

Eine Nation im Aufbruch

Jahresthema 2019-2020 „Elektromobilität“ 06

Warum wir mehr China-Kompetenz benötigen 22

Verbandstag und Mitgliederversammlung 2019 42

Entgelt bezahlt bei Postamt 1 / 40210 Düsseldorf / Vertriebskennzeichen G 13904 / ISSN Nr. 1611-678X

Wittener MBA

Master of
Business
Administration

FIRST RULE: QUESTION EVERY THING

Der erste MBA für Neumacher.
Die anders führen, Dinge anschieben,
Philosophie mit Business tanzen lassen,
Gesellschaft ändern, Netzwerke
spannen und dabei Erfolg haben.
Für die Führungsqualitäten von morgen:
Kreativität, Kooperation, Kommunikation,
konstruktives Denken. Und für alle
Zukunftsgestalter, die sich
vernetzen wollen.

Drei Entdeckerworkshops rund um
Führung, Philosophie, unternehmerisches
Denken und Handeln
↓
Entdecken und informieren
www.witten.mba

Partner: Deutschland Universität Network D.U

bdvb Das Netzwerk für Ökonomen

universität Witten/Herdecke | PROFESSIONAL CAMPUS

Der MBA der Universität Witten/Herdecke am Professional Campus
im Akkreditierungsverfahren bei FIBAA

Liebe Mitglieder und Freunde
des bdvb,

» Können wir von China lernen – etwa in puncto E-Mobilität? «

mit Projekten wie der Neuen Seidenstraße will China für mehr Handel und Prosperität sorgen. Es kauft sich in strategische Logistikstandorte ein, leitet Güterströme um, bindet Wirtschaften an sich und sichert sich Einfluss. PwC hat 2017 festgestellt, dass China und Indien bis 2050 die Länder mit dem größten Bruttoinlandsprodukt darstellen werden. Deutschland soll dann nur noch an neunter Stelle stehen. Mehr muss man nicht wissen, um zu dem Schluss zu kommen, dass China ein wichtiger Partner für uns ist und sein wird.

Doch wie umgehen mit einer derart aufstrebenden, vereinnahmenden Welt- und Wirtschaftsmacht? Natürlich kann man versuchen, den Konkurrenten einzuhegen. Die amerikanische Administration tut genau das. Doch sie springt zu kurz und denkt wenig strategisch – ganz im Gegensatz zum Politbüro in Peking, dem in einer gelenkten Demokratie und Wirtschaft ungeahnte Ressourcen zur Verfügung stehen.

Natürlich: In vielerlei Hinsicht darf uns China kein Beispiel sein. Andersdenkende werden weggesperrt, der Überwachungsstaat ist im Aufbau und mit geistigem Eigentum nimmt man es nicht genau. Wir müssen also kritische Distanz wahren. Aus unserer Geschichte heraus wissen wir aber: Durch Abschottung verändern wir nichts. Wirtschaftliche und politische Beziehungen dagegen haben das Potenzial hierzu – wenn sich Partner auf Augenhöhe begegnen.

Deshalb ist es wichtig, sich mit dem Land auseinanderzusetzen – so wie diese Ausgabe unseres Magazins. Was ist von der chinesischen Industriepolitik zu halten? Wie erleben deutsche Bürger und Unternehmen den Alltag in der Volksrepublik? Können wir von China lernen – etwa in puncto E-Mobilität?

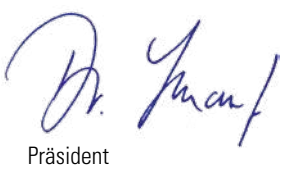
Apropos E-Mobilität: Mit dieser Materie wird sich der bdvb im Rahmen seines ersten „Jahresthemas" zwölf Monate lang intensiv auseinandersetzen. Die gruppenübergreifende Beschäftigung mit dem Jahresthema stärkt den Dialog zwischen unseren Mitgliedern und Organisationseinheiten. Zugleich erhält der bdvb Gelegenheit, sein Profil nach außen zu schärfen, Expertise zu entwickeln und eine Positionierung zu erarbeiten. Den Auftakt macht das Forschungsinstitut mit einem Beitrag in diesem Heft. Mitglieder, die beruflich mit dem Thema E-Mobilität vertraut sind, sind herzlich zur Mitwirkung aufgerufen!

Schließlich will ich die Gelegenheit nicht verstreichen lassen, Sie auf die exklusiven Mitgliedervorteile hinzuweisen, die wir Ihnen mit Hilfe unseres neuen Kooperationspartners Corporate Benefits anbieten können. Einen entsprechenden Flyer finden Sie anbei, viel aussagekräftiger sind aber die konkreten Angebote, die Sie online oder per Smartphone-App aufrufen können. Den Link zur Registrierung finden Sie im passwortgeschützten Mitgliederbereich, den Sie über das kleine Vorhängeschloss im Menü unserer Homepage erreichen.

Es lohnt sich, Mitglied im bdvb zu sein!

Herzlichst

Ihr
Malcolm Schauf



Präsident

INHALT

Nr. 145

Editorial 3

Aus Wirtschaft und Gesellschaft

Elektromobilität als Baustein für eine nachhaltige Gestaltung der Mobilität 6

China: Wirtschaftspartner in einer sich wandelnden Rolle 11

Licht und Schatten der chinesischen Industriepolitik 12

Standort Deutschland: eine chinesische Perspektive 16

Warum wir mehr China-Kompetenz benötigen und wie wir sie bekommen 22

Impressum

bdvb aktuell
Ausgabe 145
Juli bis September 2019
ISSN 1611-678X

Herausgeber
Bundesverband Deutscher
Volks- und Betriebswirte e.V.
Florastraße 29, D-40217 Düsseldorf
Tel. +49 211 371022, Fax +49 211 379468
www.bdvb.de, info@bdvb.de

Redaktionelle Mitarbeit in dieser Ausgabe
Dr. Matthias Meyer-Schwarzenberger (V.i.S.d.P.), Birgit Schoerke-Zitz, Florian Ries, Prof. Dr. Klaus Mühlhahn, Dr. Julia Haes

Anzeigen, Layout, Herstellung, Druck
Köllen Druck + Verlag GmbH
Ernst-Robert-Curtius-Str. 14
53117 Bonn-Buschdorf
Tel. +49 228 989820, Fax +49 228 9898255
verlag@koellen.de

Der Bezugspreis von 7,50 Euro ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck – auch auszugsweise – nur in Absprache mit dem Herausgeber gestattet.

Für den Inhalt der Artikel sind die jeweiligen Autoren verantwortlich.

Bildnachweise
Titel: 123rf/Leung Cho Pan
Inhalt: Soweit nicht anders gekennzeichnet, alle Bilder/Grafiken © 123rf.com

Chinas Mittelschicht – Motor oder Bremse? 28

Die Auswirkungen der Digitalisierung auf Arbeitsmarkt und Gesellschaft 30

Industrie 4.0 – Die Rolle des Controllers 32

Von Frau zu Frau:
Marcella Hansch gewinnt Erfinderinnenpreis 34

Interview

Für Europa birgt die Neue Seidenstraße mehr Chancen als Gefahren 18

China geht es vor allem um eine sichere Energieversorgung 24

Eine unglaubliche Aufbruchstimmung und Dynamik 26

Studium und Karriere

Gelesen und notiert 37

Über Umwege nach China 38

Wissenswerke 40

Verbandsleben

Schulfach Wirtschaft – eine Selbstverständlichkeit 41

Mitgliederversammlung 2019 und Rahmenprogramm 42

Hochschulgruppenleiterkonferenz in Nürnberg 44

Jahresveranstaltung BG Nürnberg 46

Bezirks- und Hochschulgruppen 48

Aus den Fachgruppen 51

Wir gratulieren herzlich 54

Unsere Kontakte 57

Das Mitglied hat das letzte Wort 58

Elektromobilität

für eine nachhaltige Gestaltung

Mit dieser Ausgabe des bdvb aktuell fällt gleichzeitig der Startschuss für das Jahresthema Elektromobilität, das sich von Juli 2019 bis Ende Juni 2020 wie ein roter Faden durch die Arbeit und Kommunikation des Verbandes, seiner Gremien und Gruppen ziehen wird.

als Baustein der Mobilität

Die Idee hinter dem Jahresthema ist schnell erklärt: Ein Jahr lang widmet sich der bdvb regelmäßig einem bestimmten Sachverhalt in seinen verschiedensten Facetten. Wir suchen den Dialog, analysieren, geben Denkanstöße – sei es zentral oder dezentral in den Fach- und Ortsgruppen. Am Ende ziehen wir gemeinsam Bilanz über das Erreichte.

Auf der Hand liegt: Das jeweilige Thema muss erhebliche gesellschaftliche, wirtschaftliche und gegebenenfalls sogar wissenschaftliche Relevanz besitzen. Kein Wunder also, dass die Wahl des Präsidiums für das Jahresthema 2019/2020 auf die Elektromobilität fiel.

Kaum ein Thema bewegt die Menschen derzeit mehr als der Kampf gegen den Klimawandel und seine Vereinbarkeit mit ökonomischen Zielsetzungen. Die Elektromobilität steht – unter anderem – im Zentrum der Debatte. Welche Formen der E-Mobilität gibt es und wie sind sie ökonomisch zu bewerten? Welche Infrastruktur wird benötigt und welche Abhängigkeiten ergeben sich? Solchen Fragen – vom Strukturwandel bis hin zu bilanziellen Auswirkungen – widmen sich ab sofort viele Aktivitäten der Mitglieder und regelmäßige Beiträge im bdvb aktuell.

Den Anfang macht ein Artikel von Prof. Dr. Paul J.J. Welfens und Prof. Dr. Markus Pütz. Auf den folgenden Seiten bietet er einen Überblick über den aktuellen Stand der Diskussion.

AUTOR

Prof. Dr. Paul J. J. Welfens,
Vorsitzender des bdvb Forschungsinstituts und Präsident des EIIW/Bergische Universität Wuppertal, Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre/Makroökonomik Jean-Monnet-Professor für Europäische Integration und IZA Fellow, (Bonn), sowie Research Fellow am AICGS/Johns Hopkins University, (Washington DC)

AUTOR

Prof. Dr. Markus Pütz,
Stellv. Vorsitzender des bdvb Forschungsinstituts und Inhaber der Professur für Produktionscontrolling an der Fakultät für Fahrzeugsysteme und Produktion der TH Köln, zugleich Privatdozent an der Bergischen Universität Wuppertal

Die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen im Klimaschutz, allen voran die erforderliche deutliche Senkung von Kohlenstoffdioxid- (CO_2), Stickoxid-, und Partikelemissionen, bilden einen Problemkomplex, dessen nachhaltige Bewältigung großer Kraftanstrengungen bedarf. Bei einer Betrachtung der in den Bereichen Wirtschaft und Politik in Deutschland aktuell oder absehbar favorisierten Ansätze, Beiträge zur Bewältigung dieses Problemkomplexes zu liefern, lässt sich weniger ein dominanter Ansatz herausstellen, sondern vielmehr ein differenziertes Bild mit mehreren Ansätzen zeichnen. Neben dem Auf- und Ausbau der Elektromobilität auf Basis reiner batteriebetriebener Elektroantriebe oder Brennstoffzellen wird der Ausbau hybrider Antriebe als Kombination aus Verbrennungsmotor und Elektroantrieben (Voll-Hybrid, Plug-in-Hybrid etc.) und die Nutzung synthetischer Kraftstoffe für konventionelle Verbrennungsmotoren bzw. in Verbindung mit Hybrid-Antrieben diskutiert. Zur Wahrung des Klimaschutzes ist es zudem erforderlich, die Vielfalt der verfügbaren Formen der Mobilität, insbesondere bestehend aus ÖPNV, Bus, Bahn, Individualverkehr, Car-Sharing, Taxi, Mietwagen, Schiff und Flugzeug zu Zwecken einer ressourcen- sowie umweltschonenden und effizienten Deckung der Mobilitätsbedarfe idealerweise vernetzt zu nutzen. Stromantriebe werden mit eine wichtige Rolle spielen, sei es in der Form eines Elektromotors oder auch einer Brennstoffzelle, die den Strom aus Wasserstoff beim Fahren erzeugt – wobei die Wasserstoffherstellung aus erneuerbaren Energien als sauber gelten kann, aber auch der Fall, dass Wasserstoff als Abfallstoff in der Produktion entsteht (geplanter Regional-Bahnverkehr auf dieser Basis im Rhein-Main-Gebiet).

In der Automobilindustrie wird aktuell vor allem der intensive Ausbau der Elektromobilität vorangetrieben. So favorisiert die Volkswagen AG für ihre Automobilmarken nicht zuletzt in Folge des Dieselskandals zur Wahrung des Klimaschutzes den massiven Auf- und Ausbau der E-Mobilität, zuvorderst in Form batteriebetriebener Elektrofahrzeuge und wird zudem, eher als Übergangstechnologie, auch den Ausbau der Produktion von Fahrzeugen mit Hybridantrieb betreiben. Auch die anderen Volumenhersteller der Automobilindustrie in Deutschland, d.h. BMW, Daimler (mit den Marken Mercedes-Benz und Smart), Ford und Opel forcieren den Ausbau der Elektromobilität und die Nutzung hybrider Antriebe. Mercedes-Benz setzt zudem auf den Brennstoffzellenantrieb und BMW auf wasserstoffbetriebene Verbrennungsmotoren. Smart hat angekündigt, die Produktion ab 2020 auf rein batteriebetriebene Elektrofahrzeuge umzustellen; Komplettproduktion in China ab 2020. Der relativ junge Automobilproduzent e.Go aus Aachen bietet ebenfalls rein batteriebetriebene Automobile an. Für den Kurzstreckenbedarf an individueller Mobilität bis etwa 100 km pro Tag, also insbesondere im Stadtverkehr und der nahen Peripherie, weisen reine Elektrofahrzeuge im Betrieb bereits heute im Bereich der CO_2-Emissionen Vorteile gegenüber konventionellen Automobilen mit Verbrennungsmotor auf. Denn bei der Stromerzeugung für das Laden der Batterien wird bei dem aktuell verfügbaren Strom-Mix deutlich weniger CO_2 emittiert als beim Betrieb der konventionellen Automobile mit Verbrennungsmotoren. Basiert die Stromerzeugung ganz auf erneuerbaren Energien, lassen sich die Batterien sogar entsprechend emissionsfrei aufladen; allerdings ist noch die Batterie- und Autoproduktion selbst energieintensiv. Für den Kurzstreckenbedarf reichen Automobile mit kleinen Elektromotoren und kleinen Batterien aus und lassen sich, wie das Beispiel des Modells e.Go Life zeigt, zum Preis eines sehr gut ausgestatteten Kleinfahrzeugs bereits aktuell beschaffen. Für eine intensive Nutzung entsprechender rein elektrisch betriebener Kleinfahrzeuge muss die Ladeinfrastruktur in den Städten indes erweitert werden. Dazu sind zusätzliche Umspannstationen (insbesondere für Mittelspannung) und Schnellladestationen erforderlich.

Anders sieht es dagegen aus, wenn die Mobilitätsbedarfe im Individualverkehr Mittel- bis Langstrecken betreffen, mit deutlich mehr als 100 km, also Fahrstrecken von 150 bis 300 km pro Tag oder mehr als 300 km. Denn für diese Bedarfe sind Automobile mit stärkerer Motorleistung und erheblich größerer Batteriekapazität erforderlich. Solche Batterien sind zugleich sehr kostspielig und auch mit hohem Gewicht verbunden. Die betreffenden Elektrofahrzeuge (Kleinwagen bis hin zur Mittelklasse) sind erheblich teurer als vergleichbare konventionelle

Automobile. Eine flächendeckende Nutzung von Elektrofahrzeugen als Ersatz von konventionellen Automobilen würde einen immensen Ausbau der Ladeinfrastruktur erfordern. Bei einer Gesamtbetrachtung der bei der Produktion von Elektrofahrzeugen im Vergleich zur Produktion konventioneller Fahrzeuge entstehenden Umweltbelastungen schneiden die Elektrofahrzeuge aktuell und wohl auch absehbar zudem deutlich schlechter ab, da die Gewinnung der für Elektrofahrzeuge insbesondere benötigten Elemente Lithium und Kobalt sowie der erforderliche Batteriebau selbst sich als umweltbelastend erweisen. Ein weiteres Problem stellt auch die Lebensdauer der Batterien in den Elektrofahrzeugen dar. Nach einer Laufleistung zwischen 100.000 km und 200.000 km erfordert der entstandene Schwund an Ladekapazität und somit Reichweite jeweils einen Austausch. Die Kosten für den Austausch einer Batterie mit mittlerer Reichweite (von etwa 250 bis 350 km) belaufen sich aktuell auf knapp unter € 10.000, allerdings kann die Alt-Batterie als „Second-Life-Batterie" etwa für die Stärkung der Angebotsseite eines städtischen Strom- bzw. Ladenetzes verkauft bzw. genutzt werden; auch die Verwendung gebrauchter Batteriezellen in Pufferspeichern von Solaranlagen ist denkbar. Insofern besteht für den Batterieaustausch ein Einsparpotenzial. Für den Gebrauchtwagenhandel von Elektrofahrzeugen stellt der je nach Kilometer-Laufleistung erforderliche Batterieaustausch gleichwohl einen erheblichen Kostenfaktor dar.

Automobile, die mit Brennstoffzellen betrieben werden, sind derzeit noch erheblich teurer als rein batteriebetriebene Elektrofahrzeuge. Dies liegt insbesondere an den Kosten für die Brennstoffzellen und deren deutlich geringerem Wirkungsgrad, wobei der Vorteil der Batterien auf ihre hohe Energiedichte in den Batteriezellen zurückzuführen ist. In Korea und Japan steigt die Zahl der Brennstoffzellen-Fahrzeuge jedoch schnell an, auch dank engagierter inländischer Hersteller und nationaler Förderung.

Als eine Chance für eine nachhaltige Nutzung von Hybridfahrzeugen erweisen sich synthetische Kraftstoffe (Ethanol, Wasserstoff und Biogas), und zwar insbesondere, wenn deren Gewinnung durch Anlagen erfolgt, die mit überschüssigem Strom aus erneuerbaren Energiequellen (Wasser-, Wind- und Sonnenergie) betrieben werden. Laut einem Online-Pressebeitrag der Autoren Nikolaus Doll und Daniel Wetzel vom 04.04.2019 in Welt.de weisen Studien aus Norwegen darauf hin, dass das ungenutzte skandinavische Potenzial an Windstrom zur synthetischen Gewinnung von etwa 20 % des europäischen Kraftstoffbedarfs ausreicht. Für die Nutzung synthetischer Kraftstoffe müsste einerseits zwar der Auf- und Ausbau von verfahrenstechnischen Anlagen erfolgen, andererseits stünden jedoch zur Versorgung der Endverbraucher die vorhandene Tankstelleninfrastruktur bereit.

In der Nutzfahrzeugindustrie zeichnet sich im Vergleich zur Automobilindustrie ein deutlich differenzierteres Bild ab. Zwar wird auch für den Kurzstreckenbedarf die Bedeutung von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen zunehmen. Beispielhaft hierfür kann im Bereich der Logistik auf die Nutzung von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen durch die Deutsche Post verwiesen werden. Zudem sei die Nutzung von batteriebetriebenen Elektrobussen im ÖPNV erwähnt, die z.B. in einigen Städten Chinas Standard ist. Elemente der Antriebstechnik für E-Busse können auch für E-Lkws mit überschaubarem Aktionsradius genutzt werden. Anders sieht es dagegen bei Nutzfahrzeugen für den Mittel- bis Langstreckenbedarf aus. Dort sind batteriebetriebene Fahrzeuge absehbar brennstoffzellenbetriebenen Fahrzeugen unterlegen; es sind zudem Hybrid-Lkws mit einer rechten Oberleitungsspur auf Autobahnen denkbar und werden in den USA und Deutschland erprobt. Erfreulicherweise sind die Chancen des Brennstoffzellenbetriebes auch in der deutschen Zulieferindustrie frühzeitig erkannt worden. So hat das Unternehmen Bosch zuletzt publik gemacht, dass es kurzfristig in den Aufbau der Serienfertigung von Brennstoffzellen für Nutzfahrzeuge investiert, mittelfristig zudem auch die Produktion von Brennstoffzellen für Pkw betreiben wird. Insgesamt sind E-Fahrzeuge weniger komplex in der Produktion als herkömmliche Fahrzeuge, sodass in der traditionellen Fahrzeugindustrie Deutschlands Wertschöpfung und Jobs künftig entfallen dürften; aber hochwertige autonome innovative Mobilitätskonzepte – basierend in der Kommunikation auf 5G – könnten in Pilotprojekten in Deutschland, gerade auch in emissionsbelasteten Großstädten, zügig entwickelt werden. All das bedeutet beschleunigten Strukturwandel und eine bessere Luftqualität. Die Zahl der geförderten Pilotprojekte ist allerdings bislang gering.

Im Sinne des Klimaschutzes zeichnet sich heute auch zunehmend aus Sicht der Politik bereits ab, dass zur Bewältigung des skizzierten Problemkomplexes ein Maßnahmen-Mix erforderlich ist, der neben den zuvor genannten technischen Alternativen auch eine nachhaltige Vernetzung der verfügbaren Mobilitätskonzepte erforderlich macht. Darin werden neben dem ÖPNV und Individualverkehr auch Car-Sharing und weitere intelligente Mobilitätsangebote vertreten sein, die über einen Ausbau der Digitalisierung in Verbindung mit einer intensiven Nutzung der künstlichen Intelligenz zu einer umweltschonenden und effizienten Abstimmung von Mobilitätsnachfrage und -angebot führen sollten. Da digital vernetzte Fahrzeugflotten in Deutschland bzw. der EU millionenfach Daten im Betrieb erzeugen werden, können vor allem digitale Zusatzdienste für „realmobile" Nutzer gezielt angeboten werden, zugleich auch Daten ausgelesen und ausgewertet werden, um Effizienzgewinne zu realisieren und beschleunigte Innovationsprozesse anzuschieben. Wenig verständlich ist, dass der Gesetzgeber in Deutschland bislang kaum Gesetze zu Dateneigentum und Datennutzung auf den Weg gebracht hat, sodass digitale Zusatznutzeffekte innovativer grüner Mobilität nur schwer mobilisierbar sind.

SAVE THE DATE

Passend zum bdvb-Jahresthema „E-Mobilität“ wird das Forschungsinstitut des bdvb am 28.11.2019 am Standort Deutz der TH Köln in Kooperation mit der dortigen Fakultät für Fahrzeugsysteme und Produktion sowie dem VDI eine gemeinsame Tagung zum Thema „Elektromobilität und vernetzte nachhaltige Mobilität“ veranstalten. Weitere Informationen folgen im bdvb-Newsletter und in der kommenden Ausgabe dieses Magazins.

Zu den Themen der CO_2-Belastung durch die Batterie- und Elektrofahrzeugproduktion und nicht zuletzt zur gesamten CO_2-Belastung von Elektrofahrzeugen während typischer Gebrauchszyklen oder für die gesamte unterstellte Lebensdauer im Vergleich zu entsprechenden Fällen mit konventionellen Automobilen sind bereits mehrere Studien erstellt worden. Aufgrund der in diesen Studien in Teilen getroffenen unterschiedlichen Annahmen erweist sich deren Vergleichbarkeit entsprechend zum Teil als schwierig. Beschleunigte umweltfreundliche Mobilitätsinnovationsdynamik in Deutschland und anderen EU-Ländern ist dringlich, da weitere Emissionsminderungen gerade im Verkehrsbereich mittelfristig notwendig sind, wenn nationale, europäische und UN-Klimaziele bis 2030, 2040 und 2050 erreicht werden sollen. Deutschland bzw. die EU kann hierbei auch Leitmarkt sein, allerdings ist der Staat gefordert, beschleunigt für vernünftige Rahmenbedingungen zu sorgen und auch den zügigen Ausbau etwa einer leistungsfähigen Ladesäulen-Architektur voranzubringen sowie ggf. auf Bundes- und Landesebene auch die Baustandards etwa zugunsten von mehr Schnell-Ladeboxen bei Neubauten sinnvoll zu modernisieren. Schumpeter-Wettbewerb zwischen verschiedenen Konzepten ist insgesamt wichtig. Ob sich die von der deutschen und EU-Politik befürwortete Förderung von Batterieproduktion in EU-Ländern rechnet, bleibt abzuwarten. Die US-China-Handelskonflikte erschweren die Forschungskooperation zu umweltfreundlichen internationalen Innovations-Mobilitätsprojekten. «

Mit persönlichen Buchgeschenken dankte Professor Welfens Dr. Thorsten Böth (li.) und Dieter Schädiger (Mitte) für ihre langjährige Vorstandstätigkeit

Neuer Schwung

Das Forschungsinstitut des bdvb e.V. ist ein eigenständiger, als gemeinnützig anerkannter Verein, dessen Satzungszweck die Förderung der ökonomischen Bildung, Durchführung von Forschungsprojekten und Studentenhilfe umfasst. Anlässlich der Mitgliederversammlung am 7. Juni 2019 in Düsseldorf wurde Prof. Dr. Paul J. J. Welfens (Bergische Universität Wuppertal) als Vorsitzender des Vorstands im Amt bestätigt. Weitere Mitglieder des neuen Vorstands sind Prof. Dr. Markus Pütz (TH Köln) und Prof. Dr. Peter M. Fischer (Universität St. Gallen) als stellvertretende Vorsitzende sowie Prof. Dr. Philipp A. Rauschnabel (Universität der Bundeswehr München) als Beisitzer. Das Amt des Schatzmeisters übernimmt bdvb-Geschäftsführer Dr. Matthias Meyer-Schwarzenberger. Neben der wissenschaftlichen Begleitung des bdvb-Jahresthemas, der finanziellen Förderung der bdvb-Hochschulgruppen und der Unterstützung der bdvb-Kampagne für das Schulfach Wirtschaft will sich das Forschungsinstitut in Zukunft auch durch umfragebasierte Studien aktiv in die bdvb-Öffentlichkeitsarbeit einbringen. «

Kontakt: forschungsinstitut@bdvb.de
Spendenkonto: DE50 3005 0110 0047 0193 85
(Stadtsparkasse Düsseldorf)
Eine Spendenbescheinigung wird umgehend ausgestellt.

China: Wirtschaftspartner in einer sich wandelnden Rolle

Die Debatten um die Zukunft des Chinageschäfts sind nicht gleichzusetzen mit einer Abkehr vom Markt. Im Gegenteil: China bleibt ein Schlüsselmarkt für deutsche Unternehmen und die zunehmende Digitalisierung in der Wirtschaft bietet neue Perspektiven. Allerdings müssen endlich konsequent gleiche Bedingungen für alle Marktteilnehmer geschaffen werden.

Vor knapp einem Jahr brachte ein Konflikt die Weltwirtschaft ins Wanken und hält sie bis heute in Atem. Es geht um fairen Handel, um Technologietransfer, um Industriepolitik, aber es geht vor allem um die Zukunft der global vernetzten Wirtschaft. Der IWF nennt den Handelskonflikt einen der wichtigsten Einflussfaktoren auf die Verlangsamung des globalen Wachstums. Doch die Verhandlungsrunden im Mai endeten ohne eine Lösung, stattdessen treten neue Strafzölle in Kraft und die Rhetorik wird zunehmend rauer. Das alles verursacht Unsicherheit – ein schwer quantifizierbarer, dafür umso einflussreicherer Faktor, wenn es beispielsweise darum geht, Investitionsentscheidungen zu treffen.

Neben den Auswirkungen des Handelskonflikts hat China mit seiner schwächelnden Wirtschaft zu kämpfen. Nach einer fast euphorischen Phase des andauernden zweistelligen Wachstums hat das Land in den vergangenen Jahren eine gemäßigte Wachstumsgeschwindigkeit erreicht. Der Optimismus ist nicht mehr so ausgeprägt wie in den vergangenen Jahren. Die sinkende Binnennachfrage drückt auf die Stimmung und der Wettbewerb im Land nimmt zu. Insgesamt bleiben die Geschäftsaussichten deutscher Unternehmen in China für das laufende Jahr verhalten, trotz Wachstum der chinesischen Wirtschaft im ersten Quartal. Die Ankündigungen der chinesischen Regierung über Maßnahmen zur Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung deuten darauf hin, dass China entschlossen ist, für das Jahr 2019 ein stabiles wirtschaftliches Umfeld zu gewährleisten. China spielt für viele Unternehmen eine Schlüsselrolle – weltweit. Die im DAX notierten Firmen haben rund 700 Tochtergesellschaften in China und erwirtschaften hier knapp 15 % der Gesamtumsätze.

Für deutsche Unternehmen ist China also einer der wichtigsten Märkte. Produkte „Made in Germany" und die deutsche Ingenieurskunst genießen einen hervorragenden Ruf. Eine Stärke, auf die die Unternehmen bauen können. Geschäftsmöglichkeiten für die deutsche Wirtschaft, die bereits mit 5.200 deutschen Unternehmen in China aktiv ist und rund 1,1 Millionen Arbeitsplätze geschaffen hat, bestehen weiterhin. Deutsche Exporte nach China stiegen in den vergangenen 20 Jahren um 1.500 %. Im Jahr 2018 handelten Deutschland und China Waren im Wert von fast 200 Mrd. Euro.

Neben enormen Chancen bleiben die komplexen regulatorischen Herausforderungen des chinesischen Markts weiter bestehen. Es gab Verbesserungen beim Marktzugang: So sah man Bewegung beim Abbau des Joint-Venture-Zwangs in der Automobilindustrie und im Chemiesektor erlaubte man die Errichtung einer eigenen Produktionsanlage. Dies zeigt: China kann entsprechende Veränderungen herbeiführen. Dringend erforderlich sind ein systematisch verbessertes Wettbewerbsumfeld, angefangen beim Schutz geistigen Eigentums über Fragen der Internetsicherheit und Lizenzvergabe bis hin zum uneingeschränkten Marktzugang. Es geht um ein Level Playing Field für alle Unternehmen. Dazu braucht es einen transparenten und verlässlichen weiteren Prozess der Öffnung. Die kontinuierliche Arbeit am regulatorischen Umfeld kann für ein vorteilhafteres Investitionsklima sorgen, sodass die bestehenden Marktchancen weiter ausgeschöpft werden können – zum Nutzen deutscher und chinesischer Unternehmen gleichermaßen. «

AUTOR

Jens Hildebrandt ist seit August 2018 Delegierter der Deutschen Wirtschaft in Peking und dortiger Geschäftsführer der Deutschen Handelskammer. Er studierte Politikwissenschaft und Sinologie in Leipzig, Peking und Hongkong und absolvierte ein MBA-Studium. Seit 2007 ist Jens Hildebrandt in verschiedenen leitenden Positionen im Netzwerk der deutschen Auslandshandelskammern (AHK) und im Deutschen Industrie- und Handelskammertag e.V. (DIHK) tätig, u.a. als Leiter des Ostasien-Referats in Berlin und später als Delegierter der Deutschen Wirtschaft in Guangzhou.

Licht und Schatten
der chinesischen Industriepolitik

Neuerdings findet die chinesische Industriepolitik viele Bewunderer im Westen: Der autoritäre Staat soll China zur führenden Wirtschaftsmacht gemacht haben. Das Beispiel von E-Mobility zeigt aber, dass das massive Eingreifen des chinesischen Staats die Märkte verzerrt und schwer kontrollierbare Risiken erzeugt.

Der Handelskrieg zwischen den USA und China entzündete sich zunächst an den riesigen Handelsüberschüssen Chinas, die der amerikanische Präsident mit Handelszöllen bekämpfen wollte. Mittlerweile aber hat sich der Streit ausgeweitet und die USA wollen nun vor allem Änderungen der chinesischen Industriepolitik erzwingen.

Es steht außer Frage, dass China eine außerordentlich aktive und umfassende Industriepolitik betreibt, die neben der Gestaltung von Rahmenbedingungen auch und vor allem konkrete Hilfen für ganze Industriezweige beinhaltet. Ein großer Teil des Regierungsprogramms zur Förderung von Innovationen kommt dabei dem staatlichen Sektor weitaus mehr zugute als dem privaten Sektor. Großzügige Fördermittel gehen vor allem an staatliche Forschungsinstitute oder große staatliche Unternehmen. Ein Blick auf den Bereich der Fahrzeugproduktion, insbesondere der E-Mobility, zeigt die Stärken und Schwächen der chinesischen Industriepolitik.

Ende 2018 wurde bekannt, dass der größte chinesische Automobilhersteller FAW (First Automotive Works) mit Firmensitz in Changchun von chinesischen Banken einen Kredit in Höhe von rund 1 Billion Yuan (129 Millionen Euro) erhalten hatte. Es handelt sich vermutlich um einen der größten Kredite in der Geschichte der Automobilproduktion. FAW ist ein staatliches Unternehmen. Die Kreditvergabe an FAW und andere Staatsunternehmen demonstriert vor allem die entschlossene Unterstützung der Regierung trotz des starken Rückgangs der Autoverkäufe und des Rückgangs des Wirtschaftswachstums. Angetrieben vom Handelskrieg ist die chinesische Regierung entschlossen, billiges Geld in das System zu pumpen, um die chinesische Wirtschaft zu stabilisieren.

Diese Handlungsweise spiegelt Grundcharakteristika der chinesischen Politik in Bezug auf Industrien und Unternehmen mit strategischer Priorität wider. Es gibt kein besseres Beispiel als E-Mobility. In den späten 2000er Jahren identifizierte China E-Mobility, die auf den Einsatz von Lithium-Ionen-Batterien betrieben wurde, als „strategische aufstrebende Industrie". Konsequenterweise wurde dies zu einem der Schlüsselsektoren des Entwicklungsplans „Made in China 2025". Die Regierung hoffte, dass große Investitionen in E-Mobility China von einem technologischen Nachzügler zu einem der führenden Länder im Automobilsektor machen. Außerdem sollte die Abhängigkeit des Landes von Ölimporten reduziert und die Luftqualität in den Städten verbessert werden.

In der Folge wurden keine Kosten gescheut, um sowohl das Angebot seitens der Hersteller als auch die Nachfrage der Kunden zu fördern. Nach Berechnungen des Center for Strategic and International Studies in Washington haben die Behörden in China zwischen 2009 und 2017 insgesamt 50 Milliarden Euro in die Industrie investiert. Der größte Anteil ist für Kaufprämien in Höhe von 32 Milliarden Euro verwendet worden, aber es wurden auch große Summen in Forschung und Entwicklung, staatliche Beschaffung von Fahrzeugen und öffentliche Ladeinfrastruktur investiert. Darüber hinaus hat China die Umsatzsteuer für elektrische Fahrzeuge gesenkt.

Diese Politik kann als intelligente Investitionspolitik verstanden werden, die einen strategischen Sektor gezielt fördert und die Ausbreitung ökologisch sinnvoller Technologien unterstützt. Als Resultat dieser Politik sind im Bereich der E-Mobility Hunderte von Herstellern in China entstanden, darunter auch einige, die erstklassige elektrische Fahrzeuge produzieren. Im Jahr 2018 wurden in China 1,1 Millionen elektrisch betriebene Fahrzeuge verkauft. Während in China in 2018 4,2 % der Neuwagenverkäufe auf elektrischem Antrieb beruhten, waren es in Deutschland nur 1,9 %.

Es ist jedoch wichtig zu erkennen, dass das Eingreifen der Regierung den E-Mobility-Markt so stark vorangetrieben hat, dass ein Großteil dieser Geschäftstätigkeit ohne die starke, sichtbare Hand des Staates gar nicht existieren würde. Die Staatsausgaben machen über 42 % aller Verkäufe aus, ein hoher Wert selbst in der Volksrepublik. Ohne staatliche Hilfe wäre der Sektor nicht profitabel. BYD Auto (Build Your Dream Auto), einer der größten Automobilproduzenten Chinas und führend beim Verkauf von elektrisch aufladbaren Fahrzeugen mit Sitz in Shenzhen, machte 2017 einen Gewinn von 530 Millionen Euro bei einem Umsatz von 14 Milliarden Euro. Die Gewinne kamen dabei allerdings fast ausschließlich aus dem Verkauf von traditionellen benzinbetriebenen Pkws.

Die massive staatliche Unterstützung ist problematisch. Bei so vielen Produzenten von E-Mobility ist es auch für die größten nahezu unmöglich, in naher Zukunft profitabel zu sein. Das Risiko von Überkapazitäten ist hoch. In diesem Jahr gingen die Autoverkäufe in China weiter zurück, inoffiziell ist von Rückgängen von fast 20 % die Rede. Die Wachstumserwartungen im E-Mobility-Bereich sind ebenfalls viel zu optimistisch. Die Verbraucher betrachten elektrische Fahrzeuge immer noch vorrangig als „ethische Pflicht“ und haben Zweifel in Bezug auf

AUTOR

Klaus Mühlhahn ist Professor für chinesische Geschichte und Kultur an der Freien Universität Berlin und seit 2014 Vize-Präsident. Er veröffentlichte zahlreiche Publikationen zur neueren und neuesten Geschichte auf Englisch, Deutsch und Chinesisch und ist ein häufiger Kommentator für die deutschen Medien. Ein Schwerpunkt seiner Arbeit sind Institutionen in Recht und Wirtschaft. Im Januar 2019 erschien bei Harvard University Press das Buch "Making China Modern: From the Great Qing to Xi Jinping".

Fahrzeugqualität, Reichweite, Wartung und die Kosten für den Batteriewechsel. Sehr bald wird es für die Hersteller schwierig werden, ihre Fahrzeuge am Markt abzusetzen. Viele werden sich dann für weitere Hilfen an Investoren, Kommunen oder den Staat wenden. Eine Konsolidierungswelle ist möglich.

Die Gefahren beschränken sich nicht nur auf den chinesischen Inlandsmarkt. Sollte das Interesse der chinesischen Verbraucher nachlassen, könnten die chinesischen Hersteller versuchen, elektrische Fahrzeuge (und ihre Ladeinfrastruktur) zu stark reduzierten Preisen zu exportieren. Es könnten Millionen chinesischer Autos auf den Weltmarkt gebracht werden, was vor allem die privaten Produzenten in der Lieferkette gefährden könnte, die nicht auf Hilfen des chinesischen Staates zählen können.

All diese Probleme – mangelnde Gewinne und bedrohte Lieferketten – könnten natürlich gerechtfertigt sein, wenn die Umstellung auf E-Mobility zu sauberer Luft führen würde. In China wird jedoch über 70 % der Elektrizität aus fossilen Brennstoffen, einschließlich Kohle, erzeugt. Das bedeutet, dass die Einführung von E-Mobility die Luftverschmutzung nicht verringert, sondern verlagert. Sollte man eines Tages feststellen, dass Wasserstoffbrennstoffzellen effizienter und sicherer sind als Lithium-Ionen-Batterien, könnte China mit einer minderwertigen Technologie belastet sein.

Eine ähnliche Geschichte hat sich vor einigen Jahren schon mal ereignet: Chinas Solarindustrie durchlief den gleichen Zyklus, und die Konsequenzen gingen weit über Chinas Grenzen hinaus. In der Folge wurden Solarzellenhersteller in anderen Ländern, darunter auch Deutschland, aus dem Markt gedrängt. Viele Experten glauben, dass die heute weitverbreitetste Technologie von Solarmodulen alles andere als effizient ist und sich nur deshalb durchgesetzt hat, weil China diese Technologie vorzeitig unterstützt hat. Diese Dynamik könnte sich auch in anderen Hochtechnologiesektoren wiederholen, die von der der chinesischen Regierung stark unterstützt werden, wie zum Beispiel Robotik, künstliche Intelligenz und Halbleiter.

Die aus dieser Geschichte zu ziehende Schlussfolgerung besagt nicht, dass die chinesische Regierung auf die Entwicklung von E-Mobility oder anderen fortschrittlichen Technologien verzichten sollte, sondern dass sie stärker auf Marktsignale achten und die Auswirkungen für andere Volkswirtschaften und die Weltwirtschaft sorgfältig prüfen sollte. Insbesondere ist es wichtig, die technologische Vielfalt so lange wie möglich aufrechtzuerhalten und den Erzeugern und Verbrauchern im In- und Ausland ausreichend Gelegenheit zu geben, die für sie geeigneten Optionen zu wählen und so den technologischen Wandel zuzulassen und zu fördern. Die chinesische Industriepolitik muss eine größere Verantwortung und Weitsicht zeigen.

Die chinesische Industriepolitik ist somit auch lange nicht so erfolgreich, wie die amerikanische Politik zu glauben scheint. Es gibt eine lange Liste verschwenderischer Fehlkalkulationen, Fehlallokationen von Ressourcen und gescheiterter Investitionen. Die offiziell propagierte Geschichte von Chinas Aufstieg und technologischer Innovation lässt leicht vergessen, dass es eine weniger effiziente und weniger glänzende Seite gibt. Die Kosten des China-Modells sind gravierend, abzulesen an Ressourcenverschwendung und Umweltverschmutzung. Grund dafür ist, dass Entscheidungen oft auf politischen Ambitionen beruhen und nicht unbedingt auf der offenen und wettbewerblichen Auswahl der besten Ideen oder der innovativsten Pläne. Wie viele andere Regierungen der Welt ist die chinesische Regierung kein sehr guter und effizienter Förderer von Innovation, da sie häufig bestimmten Interessengruppen verpflichtet ist. «

Bill Gates ist der reichste Mensch der Welt.
Bis Du Bücher im Internet verkaufst.
Zwischen Jeff Bezos' erstem verkauften Buch und der heutigen Weltbedeutung von Amazon liegen nur 24 Jahre. Die ganze Geschichte: handelsblatt.com/handeln
FÜR ALLE, DIE HANDELN
Handelsblatt
Substanz entscheidet.
Charles Ommanney / Contour by Getty

Standort Deutschland:
eine chinesische Perspektive

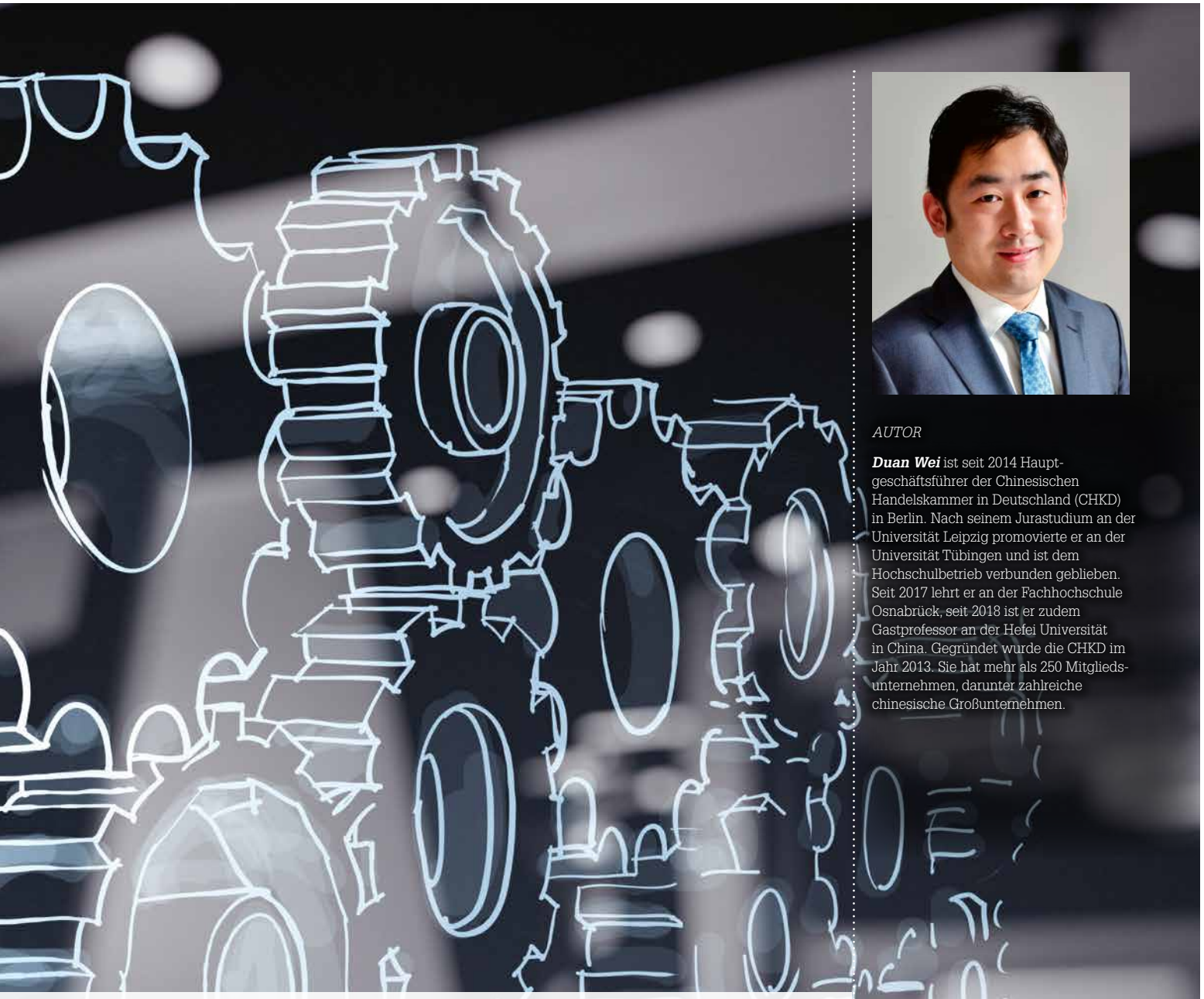
Chinesische Unternehmen haben ein hohes Interesse an Deutschland. Die stabile politische und wirtschaftliche Lage in Deutschland bietet ein gutes Umfeld für die nachhaltige Entwicklung von hier ansässigen chinesischen Unternehmen. Ihre deutsche Niederlassung sehen sie häufig als EU-Hauptsitz an.

Die Zahl der chinesischen Unternehmen in Deutschland und damit die Vielfalt ihrer Aktivitäten steigt weiter an. Das wird schon am Wachstum der Chinesischen Handelskammer (CHKD) deutlich: Von 15 Gründungsmitgliedern am Anfang ist die CHKD zu einer Organisation mit aktuell über 250 Mitgliedern angewachsen, darunter auch die wirtschaftsstärksten Unternehmen Chinas.

Das Investitionsklima in Deutschland gegenüber chinesischen Firmen hat sich allerdings gerade bei Übernahmen in den letzten Jahren verschlechtert. Das wachsende Misstrauen drückt sich nicht nur in dem seit 2016 zweimal geänderten Außenwirtschaftsgesetz aus, das unerwünschte Übernahmen verhindern soll, sondern auch in einer veränderten Tonlage in der deutschen Industrie. Sowohl in der EU als auch in der Bundesregierung und dem Verband BDI wurden Warnungen vor strategisch unerwünschten Ankäufen von Hightech-Firmen wie dem Roboterhersteller Kuka ausgesprochen.

Die Schlagzeilen werden zweifelsohne durch die großen Übernahmen bestimmt. Dabei sind es oft die weniger in der Öffentlichkeit sichtbaren Aktivitäten, die die chinesisch-deutsche Wirtschaftszusammenarbeit mit Leben füllen. Chinesische Unternehmen investieren in Deutschland, gründen Niederlassungen, eröffnen Vertriebsbüros, gehen Forschungskooperationen mit deutschen Partnern ein oder treiben Handel. Sie geben damit positive Impulse, etwa für den deutschen Arbeitsmarkt. Chinesische Unternehmen beschäftigen laut dem CHKD-Geschäftsklimaindex 2018 in Deutschland über 80 Prozent lokale Mitarbeiter. Diese offene und produktive Wirtschaftsform ist der treibende Motor auch für ein besseres interkulturelles Verständnis und zeigt: Chinesische Unternehmen tun Deutschland gut. Ein Ende ist trotz des Rückgangs der Investitionen aus China in den letzten zwei Jahren nicht in Sicht. Laut Recherchen unserer Kammer sind derzeit rund 2.000 chinesische Unternehmen in Deutschland aktiv.

Chinesischen Unternehmen wird hierzulande leider immer noch gerne vorgeworfen, den Schutz geistigen Eigentums nicht so ernst zu nehmen. Früher haben tatsächlich viele chinesische Firmen mehr auf Kopien als auf Innovation gesetzt. Aber die Zeiten sind vorbei. Die chinesische Regierung geht mittlerweile auch gezielt gegen Cyberspionage vor. China entwickelt sich mit innovativer Forschung und der Entwicklung neuer Technologien zu einem zentralen Akteur der globalen Forschungsnetzwerke, beispielsweise für autonomes Fah-



AUTOR

Duan Wei ist seit 2014 Hauptgeschäftsführer der Chinesischen Handelskammer in Deutschland (CHKD) in Berlin. Nach seinem Jurastudium an der Universität Leipzig promovierte er an der Universität Tübingen und ist dem Hochschulbetrieb verbunden geblieben. Seit 2017 lehrt er an der Fachhochschule Osnabrück, seit 2018 ist er zudem Gastprofessor an der Hefei Universität in China. Gegründet wurde die CHKD im Jahr 2013. Sie hat mehr als 250 Mitgliedsunternehmen, darunter zahlreiche chinesische Großunternehmen.

ren, Konnektivität oder Elektroantriebe. Von globalen Forschungskooperationen können alle profitieren.

Auch die chinesische Produktion gewinnt nach und nach ein neues Image. Lange Zeit bedeutete die Fertigung in China billige Produkte. Mittlerweile sind die dahinter verborgenen Produktionslinien immer komplexer geworden und die Qualität vieler chinesischer Produkte hat sich im internationalen Wettbewerb als herausragend erwiesen. Wir hoffen, dass „Made in China" vom Etikett „billiger Produkte" zu einem Symbol für hohe Qualität und Innovation werden kann, genau wie „Made in Germany". Derzeit stellen innovative Forschungs- und Entwicklungs-Aktivitäten einen neuen Lichtblick für in Deutschland tätige, von China finanzierte Unternehmen dar. Immer mehr chinesische Unternehmen richten Forschungs- und Entwicklungszentren in Übersee als hundertprozentige Tochterorganisationen oder in Form von Joint Ventures ein.

Wir wünschen uns eine Vertiefung der Zusammenarbeit und gemeinsamen Forschung und Entwicklung in Feldern wie dem Smart Manufacturing, der Energieeinsparung und dem Umweltschutz. Deutschland war in den vergangenen Jahrzehnten nicht nur Zeuge der wirtschaftlichen Entwicklung Chinas, sondern auch Teilnehmer und Gewinner. Als Vertreter chinesischer Unternehmer in Deutschland sind wir bestrebt, diesen Win-win-Entwicklungsmodus für lange Zeit beizubehalten. Unter anderem aus diesem Grund organisieren wir einmal im Jahr den China Day in Berlin, da diese Plattform beiden Seiten die Möglichkeit gibt, einen konstruktiven Dialog zu führen, um letztlich gemeinsam für eine starke Wirtschaftsbeziehung zwischen beiden Staaten einzutreten.

Ich appelliere deshalb an die deutsche Wirtschaft und die deutsche Regierung: Lassen Sie uns die partnerschaftlichen und für beide Seiten wichtigen wirtschaftlichen Beziehungen wieder effektiv vorantreiben. «

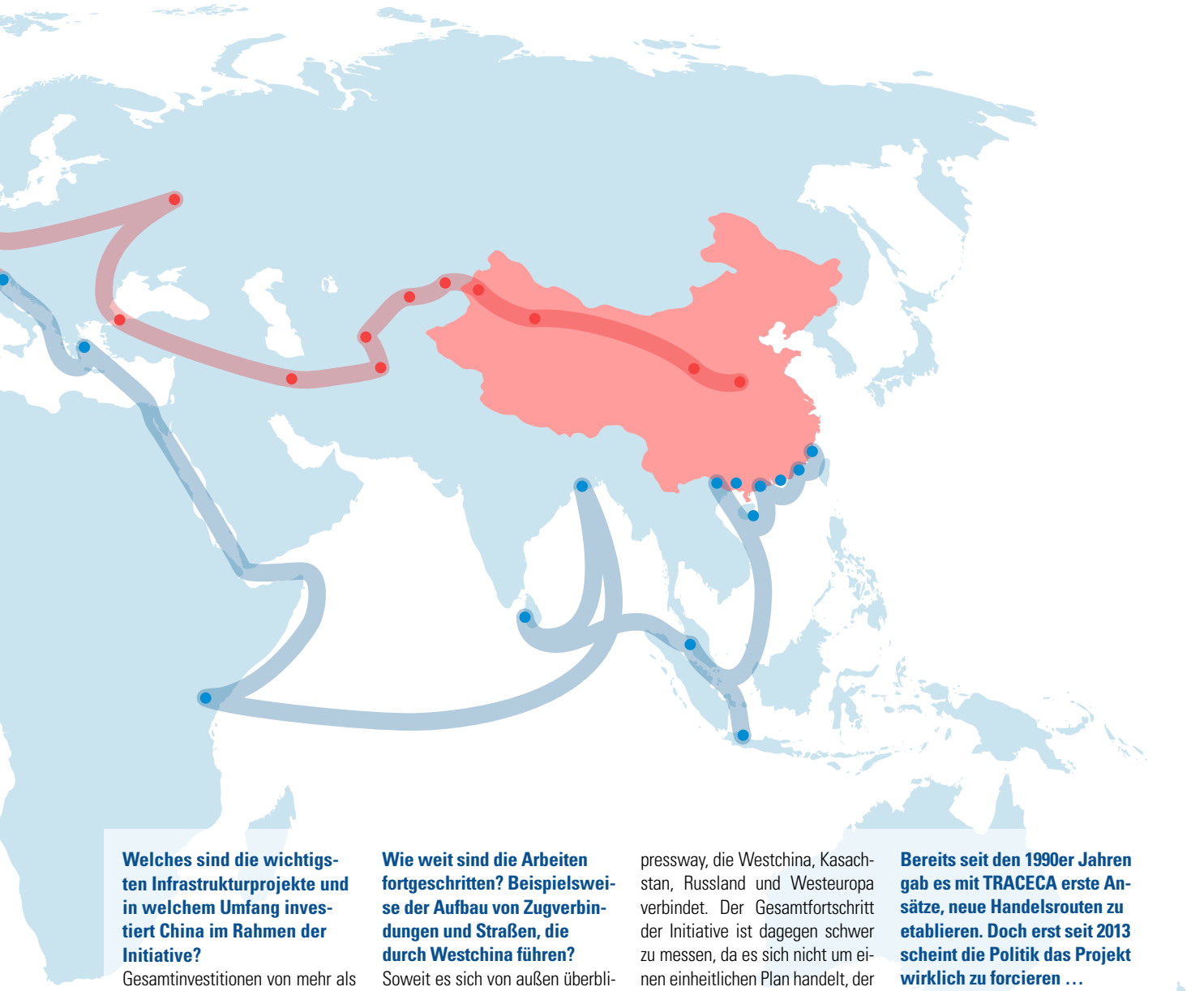
Im Gespräch mit Professor Dr. Xuewu Gu

„Für Europa birgt die ‚Neue Seidenstraße' mehr Chancen als Gefahren"

Die Neue Seidenstraße wird in Europa kontrovers diskutiert. Droht Europa, zwischen den Handelsmächten USA und China zum Spielball oder gar gespalten zu werden? Was verbirgt sich hinter dem Mammutprojekt? Das fragte bdvb aktuell Professor Dr. Xuewu Gu, Direktor des Center for Global Studies an der Universität Bonn.

bdvb aktuell: Herr Gu, in wenigen Sätzen erklärt: Was ist die „Neue Seidenstraße"?

Xuewu Gu: Die „Neue Seidenstraße" ist die deutsche Bezeichnung für die chinesische Initiative „One Belt One Road" oder die „Belt & Road Initiative" (BRI), die Chinas Staatspräsident Xi Jinping 2013 in Kasachstan ankündigte. Sie beruht auf der Vision der chinesischen Führung, die Verknüpfung von wirtschaftlichen Regionen zwischen China und Europa, aber auch darüber hinaus, mittels gezielter Infrastrukturprojekte zu verstärken. Hinter dieser gigantischen Initiative, die mehr als 65 Länder mit 4,4 Milliarden Menschen und 40 % der Weltwirtschaftsleistung umfasst, steht die Ambition Chinas, die Verbundenheit des Landes mit der Welt auf ein neues Niveau zu heben, und zwar proaktiv und global orientiert.



Welches sind die wichtigsten Infrastrukturprojekte und in welchem Umfang investiert China im Rahmen der Initiative?

Gesamtinvestitionen von mehr als 900 Milliarden US-Dollar in sechs verschiedene Infrastrukturkorridore wurden angekündigt. Seit Beginn des Projektes hat China bereits mehr als 90 Milliarden USD in BRI-Projekte investiert. Die wichtigsten Großprojekte sind zum Beispiel das Projekt „Silk Road Economic Belt – Ausbau der Landverbindung von China nach Europa", das Projekt „Maritime Silk Road – Ausbau zweier Seerouten von China über Europa, Afrika und den südpazifischen Raum" sowie der „Economic Corridor", der sechs verschiedene Landrouten im asiatischen und eurasischen Raum umfasst. Allerdings ist die exakte Anzahl von Einzelprojekten aufgrund der hochfragmentierten Struktur der BRI nur sehr schwer messbar.

Wie weit sind die Arbeiten fortgeschritten? Beispielsweise der Aufbau von Zugverbindungen und Straßen, die durch Westchina führen?

Soweit es sich von außen überblicken lässt, hat China bis März 2019 bereits 173 Kooperationsabkommen mit 125 Staaten und 29 internationalen Organisationen abgeschlossen. Auf dem BRI-Forum im April 2019 in Peking wurden weitere 283 Projekte zwischen chinesischen Firmen bzw. Institutionen und Unternehmen aus anderen Ländern, unter anderem aus Deutschland und Frankreich, vereinbart. In den letzten fünf Jahren hat China bereits mehr als 1.200 neue internationale Strecken eröffnet, was mehr als zwei Drittel des gesamten internationalen Streckenausbaus in diesem Zeitraum ausmacht. Als grundlegend abgeschlossen scheint zudem der Aufbau der Western China-Western European International Expressway, die Westchina, Kasachstan, Russland und Westeuropa verbindet. Der Gesamtfortschritt der Initiative ist dagegen schwer zu messen, da es sich nicht um einen einheitlichen Plan handelt, der von einer zentralen Stelle koordiniert wird.

Wann soll das Projekt abgeschlossen sein?

Die Initiative scheint als Geschichte ohne Ende konzipiert zu sein. Ich bin nicht sicher, ob die Führung in Peking selber genau weiß, wann das Projekt abgeschlossen sein soll. Was sie sich aber klar vorstellt, ist eine stark sichtbare Verdichtung der Verbindungen Chinas zur Welt im Jahr 2049, zum 100. Jahrestag der Volksrepublik. Man träumt insbesondere von einer engeren Verbundenheit zwischen China und Europa durch Zuglinien, Schifffahrt, Flugverkehr, Mobiltelekommunikation, Internet und Straßen.

Bereits seit den 1990er Jahren gab es mit TRACECA erste Ansätze, neue Handelsrouten zu etablieren. Doch erst seit 2013 scheint die Politik das Projekt wirklich zu forcieren …

Die BRI ist viel umfassender als TRACECA, der Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien. Dem TRACECA fehlt die strategische Dimension. Das China von 2013 ist nicht mehr vergleichbar mit dem der 1990er Jahre. Inzwischen war das Land zur zweitgrößten Volkswirtschaft aufgestiegen, die USA sahen in ihm den größten Herausforderer im 21. Jahrhundert. 2012 leitete Präsident Obama mit der Strategie „Pivot to Asia" die Eindämmung der chinesischen Macht ein. Deshalb suchte das Reich der Mitte nach einer neuen Strategie, die weiteren Machtzuwachs ermöglicht, ohne die direkte Konfrontation mit den USA im Asien-Pazifik-Raum zu riskieren. Geostrategisch ist die BRI eine un-

mittelbare Reaktion auf die amerikanische Hinwendung nach Asien. Sich mit einer eigenen Hinwendung nach Europa dem Druck der amerikanischen Hinwendung nach Asien zu entziehen, war für die Führung in Peking eine sichere und vielversprechende Option.

Wie wird das Projekt in China gesehen? Welche Vorzüge und ggf. auch Nachteile oder Herausforderungen werden im Land diskutiert?

Die Initiative hat das ganze Land mobilisiert, erzeugt aber auch unterschiedliche Sichtweisen. Unternehmen begrüßen die „Neue Seidenstraße" leidenschaftlich. Insbesondere die Firmen, die nach der Finanzkrise 2008 massive Überkapazitäten aufgebaut haben. In der Tat sieht auch die Regierung – wenngleich unausgesprochen – in der BRI eine Art „Marshallplan-Effekt". Entlang der riesigen Korridore zwischen China und Europa könnten neue Absatzmärkte entstehen und beim Abbau der chinesischen industriellen Überkapazitäten helfen. Kritik erntet die Regierung insbesondere von denen, die die Armut in ländlichen Gebieten bekämpfen wollen und hierfür dringend Geld brauchen. Für sie ist es viel wichtiger, die Menschen in den wenig entwickelten Hinterlands-Provinzen Yunan oder Guangxi aus der Armut zu holen, als Hochgeschwindigkeitstrassen zwischen Belgrad und Budapest zu bauen.

Welche innenpolitischen oder binnenwirtschaftlichen Ziele verfolgt China mit dem Projekt?

Neben dem erhofften „Marshallplan-Effekt" verfolgt die chinesische Regierung offensichtlich das Ziel, mittelfristig das Wirtschaftsleben im eurasischen Raum, der ja weitergehend vom globalen Kapitalfluss entkoppelt ist, zu beleben, um so neue Zielmärkte für den gigantischen, aber orientierungslosen Geldfluss Chinas zu schaffen. Noch wichtiger jedoch scheint mir die geoökonomische Natur des Programms. Die BRI hat langfristig das Potenzial, Eurasien, also geopolitisches Herzland mit geoökonomisch lediglich peripherer Bedeutung, in einen modernen Wirtschaftsraum zwischen China und Westeuropa zu verwandeln. Wenn dieses Ziel Realität wird, entsteht eine revolutionär neue geoökonomische Landschaft, in der nur China und Europa, vielleicht auch Russland mit seinen unendlichen Ressourcen, eine Rolle spielen. Dass pazifische Mächte wie die USA und Japan dann von diesem eurasischen Spiel marginalisiert werden könnten, dürfte die logische Konsequenz der „Neuen Seidenstraße" sein.

Welche außenpolitischen oder handelspolitischen Ziele verfolgt China?

Die „Neue Seidenstraße" stellt einen außenpolitischen Schachzug dar, mit dem vier Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden sollen:

- Schattenboxen mit Washington, um die US-Strategie „Pivot to Europe" sanft zu entkräften;
- Absicherung des kontinentalen Energiekorridors und Reduktion der Verwundbarkeit der Energieversorgung durch den Seeweg;
- effektive Vorbereitung für das Post-NATO-Afghanistan und rechtzeitige Positionierung in einem neuen geostrategischen Wettbewerb um Zentral- und Westasien;
- Gewinnung Europas als strategischer Partner für die Gestaltung der Weltpolitik in den kommenden Jahrzehnten.

In Europa wird das chinesische Engagement nicht nur positiv gesehen. Viele trauen der „Neuen Seidenstraße" zu, den Westen zu spalten. Sie warnen vor wirtschaftlichen Abhängigkeiten.

Ich sehe für Europa mehr Chancen als Gefahren, zumindest wirtschaftlich. Denn Infrastrukturprojekte sind in Europa dringend nötig. Ob man aber hierdurch politisch von China abhängig wird, ist eine Frage des politischen Ge-

schicks und der Ausgestaltung. Eine zwangsläufige Korrelation zwischen ausländischen Investitionen und politischer Abhängigkeit lässt sich empirisch jedenfalls nicht belegen. China selbst ist in diesem Zusammenhang ein gutes Beispiel dafür, dass ausländische Investitionen nicht zwingend zu politischer Abhängigkeit führen. Die Regierung in Peking hat seit der Reform der 1980er Jahre insgesamt zwei Billionen US-Dollar ausländischer Direktinvestitionen ins Land geholt, ist aber politisch unabhängig geblieben, für viele sogar aggressiver geworden. Dass der Westen sich aktuell zu spalten scheint, ist meines Erachtens eher auf die „America First" Politik des US-Präsidenten Trump zurückzuführen als auf die „Neue Seidenstraße". Kritik an Chinas Investitionen in Mittel- und Osteuropa im Rahmen des sogenannten „16+1 Mechanismus" ist dennoch verständlich, da das „Drifting" der Länder nach Osten durch Chinas Investitionen effektiv beschleunigt wurde, auch wenn die Intention, Europa zu spalten, nicht zum strategischen Kalkül Chinas gehört. Analytisch stellt sich China im Hinblick auf die Entfremdung Italiens, Polens oder Ungarns von Brüssel eher als Beschleuniger denn als Verursacher dar.

Im März hat Italien als erstes G7-Land eine Absichtserklärung über die Zusammenarbeit mit China unterzeichnet. Wie wurde dieser Meilenstein in China wahrgenommen?

Von Peking wird dies als großer Sieg der chinesischen Diplomatie gesehen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die USA erhebliche Mühe gegeben haben, Rom von seinem „Seidenstraße-Abenteuer" abzuhalten. Die italienische Regierung aus Fünf-Sterne-Bewegung und ihrem rechtskonservativen Partner hat sich aber trotz Bedenken aus Washington und Brüssel zu dem Schritt entschlossen, um die schwache Wirtschaft des Landes, die seit 20 Jahren faktisch kein Wachstum kennt, mit chinesischem Geld wiederzubeleben. Die von den Amerikanern an die Wand gemalte Gefahr einer Schuldenfalle nimmt Italien in Kauf. Tatsächlich verspricht die „Neue Seidenstraße" den Italienern sehr viel. Allein die Fünf-Häfen-Allianz der italienischen Häfen von Venedig, Triest und Ravenna mit dem slowenischen Hafen Capodistria in Koper und dem kroatischen Port Fiume hat das Potenzial, die Obere Adria in eine boomende Drehscheide der globalen Seefahrt zu verwandeln. Für „Mega-Ships" aus Shanghai soll rund um die Hafengruppe eine moderne Infrastruktur aufgebaut werden. Die entstehende Route solle die „Shipping Time" der chinesischen Waren von Shanghai nach Zentral-, Ost- und Nordeuropa radikal verkürzen. Wenn die Allianz der Oberen Adria im Rahmen der Seidenstraße langfristig den Betrieb aufnimmt, müssen Hamburg und Rotterdam um einen Teil ihrer Geschäfte bangen. Denn der Seeweg von Shanghai nach Hamburg beträgt rund 11.000 Seemeilen, über die Obere Adria sind es nur 8.600.

Haben Sie das Gefühl, dass in Europa und Deutschland verstanden wird, wie umfassend die „Neue Seidenstraße" die Handelswelt von morgen verändern wird?

Nein, das geostrategische und geoökonomische Gespür ist in Europa und Deutschland leider ein wenig verloren gegangen. Es mangelt häufig an politisch-strategischer Voraussicht, die wichtiger denn je erscheint, um die Zukunft Europas und Deutschlands gegenüber den strategisch denkenden Chinesen, Russen und Amerikanern zu sichern.

Wie wichtig ist die Initiative für den anhaltenden Konkurrenzkampf mit den USA?

Für Peking hat die „Neue Seidenstraße" die Funktion, Chinas strategischen Spielraum im Konkurrenzkampf mit den USA zu vergrößern, nicht nur geopolitisch und geoökonomisch, sondern auch geokulturell. Chinas nordwestliche Regionen sind stark islamisch geprägt, insbesondere die Provinz Xinjiang. Tausende junge Muslime haben sich im benachbarten Afghanistan vom IS ausbilden lassen und für den IS in Syrien gekämpft. Aus dem Scheitern der amerikanischen Kampfeinsätze zur Befriedung Afghanistans zog Peking hinsichtlich der Dauerunruhe in Xinjiang die Lektion, dass Kulturkampf militärisch nicht gewinnbar, aber ökonomisch auflösbar sein könnte. Der Ansatz „Materialismus versus Fundamentalismus" wurde für Peking ein Zauberwort. Man glaubt, den islamischen Radikalismus durch wirtschaftliche Modernisierung besänftigen zu können. Dabei spielt die „Neue Seidenstraße" eine wichtige Rolle. Sie soll die Provinz Xinjiang vom Randgebiet des Landes zur Drehscheibe des eurasischen Wirtschaftsraums führen. Mehr Jobs, mehr Wohlstand, mehr Wohnungen, mehr Autos und mehr Zukunftsperspektiven durch die „Neue Seidenstraße", so die Kalkulation von Peking, könnten die Brutstätte für den islamischen Radikalismus zerstören und somit zur Entradikalisierung jüngerer Uiguren beitragen.

Herr Gu, vielen Dank für dieses Interview! «

DER INTERVIEWPARTNER

Professor Dr. Xuewu Gu ist Inhaber des Lehrstuhls für Internationale Beziehungen der Universität Bonn und Direktor des dortigen Center for Global Studies. Der chinesisch-deutsche Politikwissenschaftler forscht insbesondere über die Theorien der Internationalen Beziehungen, die Energiepolitik und die chinesische Politik. Gu machte 1982 das Bachelor-Examen (Information and Documentation Sciences) an der Wuhan-Universität. 1985 folgte das Master-Examen für Politikwissenschaft an der Universität zu Köln. 1990 wurde Gu an der Universität Bonn zum Ph.D. promoviert, 1997 habilitierte er sich an der Universität Freiburg. Von 1999 bis 2002 war Gu leitender Mitarbeiter und Koordinator des Europa-Asien-Programms am Zentrum für Europäische Integrationsforschung der Universität Bonn. Von 2002 bis 2009 hatte er den Lehrstuhl für Ostasienpolitik der Universität Bochum inne. Seit Oktober 2009 ist er Professor an der Universität Bonn.

Warum wir mehr **China-Kompetenz** benötigen und wie wir sie bekommen

Historisch gesehen arbeitet China an seinem Wiederaufstieg an die Weltspitze. Es wird in den nächsten Jahrzehnten nicht von der Weltbühne verschwinden. Wegschauen hilft nicht. Wir dürfen keine Angst haben, uns mit China – kritisch, aber eben auch neugierig und differenziert – auseinanderzusetzen.

In Deutschland und den USA wird die Meinung über China immer düsterer und pessimistischer. Die Medien berichten oft undifferenziert und tendieren dazu, vor allem das Negative und Bedrohliche hervorzuheben. Wer sich differenzierter äußert, sieht sich leicht der Kritik ausgesetzt, er hätte vor allem wirtschaftliche Interessen im Sinne oder würde vom chinesischen Staat dafür bezahlt.

Chinas Ambitionen sind klar: Das Land strebt eine Position an der Weltspitze an. Darauf arbeitet die chinesische Regierung mit viel Energie hin, fördert und subventioniert chinesische Unternehmen und baut ihre weltweiten Netzwerke auch in Regionen aus, an denen im Westen wenig Interesse besteht. Deutschland hat zunächst die Entwicklung der chinesischen Wirtschaft im Rahmen von Entwicklungshilfe begleitet und gefördert. Jetzt müssen wir uns mit einem erstarkten, ebenbürtigen, wenn nicht sogar übermächtigen Partner auseinandersetzen. Das kann nur gelingen, wenn wir uns bemühen, ihn besser kennenzulernen.

Aber wie schaffen wir das? Die Berichterstattung in den Medien ist häufig einseitig. Im Zeitalter der sozialen Medien wird es zudem immer schwerer, echte Nachrichten von Fake News und „Alternative Facts" zu unterscheiden. Die sozialen Medien fördern eine wachsende Zersplitterung in kleine Meinungsgruppen, die sich aufgrund von komplexen Algorithmen vor allem selbst referenzieren.

Wir werden täglich mit Information überschüttet und sehnen uns nach einer einfachen Einteilung der Welt. In einer Zeit voller komplexer globaler Zusammenhänge ist es aber eben nicht mehr so einfach. Auch die Situation in China ist nicht so simpel und eindeutig, wie es gemeinhin gern dargestellt wird.

Die kommunistische Partei hat etwa 78 Millionen Mitglieder – knapp 13 Prozent der chinesischen Bevölkerung. Als nicht demokratische Regierungspartei legitimiert sie sich vor allem durch den wirtschaftlichen Erfolg Chinas. Dieser muss also mit allen Mitteln aufrechterhalten werden. Innerhalb des Landes (und auch innerhalb der Partei) sind aber längst nicht alle so überzeugt von der Politik. Deshalb muss die Parteispitze regelmäßig Stärke nach innen und außen demonstrieren.

Wir dürfen auch nicht vergessen, dass viele Chinesen Hunger, Unterdrückung, politische Verfolgung und brutale Umsiedlungen erlebt haben. In den letzten Jahren des wirtschaftlichen und sozialen Aufstiegs haben viele zum ersten Mal die Chance gehabt, am Konsum teilzuhaben. Gleichzeitig gibt es immer noch ein riesiges Stadt-Land-Gefälle und ein großes Nachholbedürfnis. Die chinesische Mentalität – wenn man denn überhaupt von „der einen" Mentalität sprechen kann – ist deshalb ein komplexes Gefüge von Fleiß und Engagement, Pragmatismus und Anpassung, aber auch von Opportunismus und Misstrauen. Über diese Hintergründe wissen wir im Westen viel zu wenig.

Die Bevölkerung nimmt auch keineswegs klaglos alle neuen Repressalien der Regierung hin. Es gibt unzählige Beispiele, wie die Regierung unter dem Druck der Öffentlichkeit die Richtung ändern musste, damit die Stimmung nicht kippt. Nach „Me too"-Veröffentlichungen in den chinesischen sozialen Netzwerken wurden Untersuchungen gegen mehrere Beschuldigte eingeleitet, Umweltauflagen wurden nach dem Bekanntwerden von schlimmen Vergehen und mehreren Fällen von Verletzungen der Nahrungsmittelsicherheit erlassen. Die Information über solche Vorfälle verbreitet sich trotz Zensur mit rasender Geschwindigkeit in den sozialen Medien und die Chinesen sind äußerst findig, ihre Nachrichten zwischen den Zeilen und in entsprechenden Karikaturen zu transportieren.

Es gibt nicht „das eine China". Um die Zusammenhänge zu verstehen, ist eine umfangreiche, offene und neugierige Beschäftigung mit China notwendig.

Die chinesischen Medien für das internationale Publikum sind durch die Zensur geprägt und liefern das Bild, das die Partei porträtieren

will. Wer sich das immer wieder bewusst macht, kann – wie auch die Chinesen – leichter zwischen den Zeilen lesen und lernt dabei viel über die Beweggründe der Regierung.

Jedes Jahr werden in Deutschland unzählige Bücher über China auf den Markt gebracht, die uns helfen sollen, China zu verstehen. Aber sie müssen fast zwangsläufig vereinfachen, schildern nur eine (meist wirtschaftliche) Perspektive und bleiben im Kern oft an der Oberfläche.

Echte, reale Kontakte mit China sind zum Verständnis unerlässlich. Es geht darum, mit den Chinesen ins Gespräch zu kommen. Nur wer sein Gegenüber, dessen Denkweise und dessen Beweggründe kennt, kann gute Verhandlungsergebnisse erzielen. Es geht aber auch darum, durch Dialog Partnerschaft zu kultivieren und langfristige Beziehungen aufzubauen.

Die Chinesen sind uns hier schon mehrere Schritte voraus: Die chinesische Elite schickt seit vielen Jahren ihre Söhne und Töchter ins Ausland, um internationale Schulabschlüsse zu erwerben und um an westlichen Universitäten zu studieren. Das führt nicht nur dazu, dass die jungen Chinesen eine hervorragende westliche Ausbildung haben, sondern sie lernen ganz nebenbei auch noch die Lebens- und Denkweise der westlichen Kulturen besser zu verstehen. Sie haben schon längst begriffen, wie sie mit ihren westlichen Verhandlungspartnern umgehen müssen.

Bei uns sind die Berührungsängste immer noch sehr groß. In den Schulen kommt China im Geschichtsunterricht kaum vor. Die Zahl der Schülerinnen und Schüler, die Chinesisch als zusätzliche Sprache wählen, stagniert seit Jahren bei ca. 5.000 bundesweit. Die Zahl der Austauschplätze an den chinesischen Hochschulen wird von deutschen Studierenden jenseits der Sinologie nur zögerlich ausgenutzt. Als Begründung nennen sie vor allem die Hürde der chinesischen Sprache, Schwierigkeiten bei der Beantragung von Visa und die Kosten.

Deshalb müssen wir dringend die Neugier der heranwachsenden Generation wecken, dieses Land kennenzulernen. Zunächst braucht es mehr Beschäftigung mit China im Unterricht und im Studium – in allen Fächern. Dann gilt es den Austausch zu fördern. Es gibt vielfältige Angebote. Die Stadt Peking bietet zum Bespiel Sprach- und Kulturprogramme, Summer Camps für Jugendliche und Studienprogramme aller Fachrichtungen in englischer Sprache und für alle Angebote Stipendien. Viele deutsche Universitäten bieten gut organisierte Austauschsemester an chinesischen Universitäten. Die chinesischen Universitäten arbeiten mittlerweile in vielen Fächern auf Spitzenniveau und sind hervorragend ausgestattet. Studierende aller Fachrichtungen sollten diese Angebote unbedingt nutzen.

Aber wir benötigen die China-Kompetenz schon heute in den Unternehmen und in der Politik. Insgesamt gibt es in Deutschland auf allen Ebenen viel zu wenig Wissen. Im Gegensatz dazu ist das Wissen über Deutschland und Europa in China weit verbreitet und verankert.

Jedes Jahr senden nicht nur die privaten Unternehmen, sondern auch die chinesische Regierung Tausende an Mitarbeitern aller Ebenen ins Ausland, um sich die dortigen Best Practices und die neuesten Entwicklungen anzusehen. Keineswegs sind diese Gruppen nur darauf aus, westliche Technologien zu stehlen. Die Teilnehmer sind meist gut ausgebildet, sehr interessiert, gut informiert und zeigen sich reflektiert, differenziert und durchaus auch China-kritisch in den Diskussionen mit den Referenten.

Auch wir brauchen dringend diesen regelmäßigen Austausch und den Kontakt zum Bespiel in Form von Besuchen und Bildungsprogrammen von Unternehmens- und Behördengruppen auf allen Ebenen.

Nur wenn wir mehr Kompetenz, Wissen und Netzwerke haben, werden wir in der Lage sein, Lösungen für den Umgang mit China zu entwickeln. Und ganz nebenbei stellen wir vielleicht fest, dass es auch noch Spaß macht, Neues und Unbekanntes zu entdecken. «

AUTORIN

Dr. Julia Haes ist Gründerin und Geschäftsführerin von Finiens Business Service GmbH. Sie studierte Wirtschaftswissenschaften an der LMU München und San Bernardino (USA) und machte parallel eine Ausbildung im Familienunternehmen (Branche: berufliche Bildung). Darauf promovierte sie an der Universität St. Gallen zum Thema Hochschulmarken und baute dort ein internationales MBA-Programm auf. Anschließend betreute sie an der Freien Universität Berlin deren China-Kooperationen. Mit der Gründung von Finiens in 2015 kombinierte sie ihre beruflichen Schwerpunkte Weiterbildung und China. Finiens fördert die Zusammenarbeit zwischen deutschen und chinesischen Entscheidungsträgern durch Trainingsangebote und Consulting.

Im Gespräch mit
Prof. Dr. Genia Kostka

„China geht es vor allem um eine sichere Energieversorgung“

Wer derzeit über Elektromobilität berichtet, kommt selten ohne den Verweis auf China aus. Ist das Land vorbildhaft? Und wenn ja: Aus welchem Grund? Das fragte bdvb aktuell die China-Expertin Prof. Dr. Genia Kostka, Koautorin einer komparativen Studie über die Beweggründe zum Kauf von E-Fahrzeugen in China, Russland und Brasilien.

bdvb aktuell: Frau Kostka, in Deutschland wird viel über Elektromobilität gesprochen, die Fortschritte bleiben überschaubar. Wie verhält es sich mit China?

Genia Kostka: In China ist der Fortschritt spürbar. Im internationalen Vergleich verfügt der Markt über das größte Angebot an elektrischen Autos. Auch besteht dort die größte Nachfrage nach E-Mobilität. Zwar ist die Marktdurchdringung noch gering: Von jährlich 23 Millionen neuangemeldeten Autos fahren 98 Prozent mit herkömmlichem Antrieb. Doch das Interesse wächst. 2011 wurden 5.000 elektrische Fahrzeuge verkauft, 2017 waren es bereits 700.000. Die Umstellung ist allgegenwärtig, sieben Millionen elektrische Fahrzeuge will die Politik auf die Straße bringen.

Was ist die Motivation dahinter?

Es gibt drei wichtige Treiber. Der wichtigste ist die Sicherung der Energieversorgung: China importiert 65 Prozent seines Ölbedarfs, unter anderem aus politisch instabilen Ländern. Diese Abhängigkeit will man reduzieren und setzt auf Kernkraft und erneuerbare Energien. Weil ein Drittel des Ölkonsums auf den Transportsektor zurückgeht, nimmt man die Umstellung auf E-Mobilität besonders wichtig. Neben der Sicherung der Energieversorgung sind der Klimawandel und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts wichtige Treiber. China hat erkannt, dass grüne Technologien einen beträchtlichen Zukunftsmarkt darstellen.

Ist man denn stolz darauf, Vorreiter zu sein?

Wenn Nahverkehr und Taxis auf Elektromobilität umgestellt werden, ist das in erster Linie politisch motiviert. Das wissen die Menschen. Deswegen würde ich nicht sagen, dass man stolz ist. In Metropolen wie Shenzhen freut man sich aber darüber, dass sich etwas bewegt – nicht zuletzt, weil man sich davon positive Auswirkungen auf die Umwelt und die Luftqualität verspricht. Die wachsende Mittelschicht wird anspruchsvoller und ist zunehmend an Elektrofahrzeugen interessiert. Unsere Umfragen belegen, dass E-Mobilität zwar noch keinen Symbolstatus hat wie die Traditionsmarken Mercedes oder BMW – doch das verändert sich, insbesondere unter jungen Leuten.

Sie haben Shenzhen angesprochen. Dort fahren 16.000 Busse elektrisch. Wie wichtig ist der ÖPNV als Wegbereiter?

Viele Menschen in China können sich kein Auto leisten. Autos sind

Luxus, vor allem für die ländliche Bevölkerung. Die ist zwar auf den Individualverkehr angewiesen, doch meist werden Autos auf dem Land geteilt. Der ÖPNV spielt also eine wichtige Rolle. Weltweit gibt es 385.000 E-Busse, 99 Prozent davon sind in China registriert. Bis 2020 sollen alle Busse in China elektrisch fahren – ein gutes Beispiel dafür, wie schnell Wandel funktioniert, wenn er von oben verordnet werden kann. Natürlich sind dabei massive Subventionen im Spiel. E-Busse kosten 200.000 Euro und ökonomisch würde sich der Umstieg für die Städte ohne Zuschüsse der Zentral- und Lokalregierungen nicht rechnen. Aber irgendwo muss man schließlich anfangen, wenn man eine Infrastruktur aufbauen und dem Thema E-Mobilität Öffentlichkeit verschaffen möchte. Man darf nicht vergessen: Für die, die sich ein Auto leisten können, ist es extrem wichtig, zu sehen: E-Mobilität funktioniert – das konnten wir in unserer Studie nachweisen.

Was meinen Sie damit?

Unsere Studie hat gezeigt, dass es für die Akzeptanz von E-Mobilität wichtig ist, dass man das Gefühl hat, dass das Konzept aufgeht. Hierzu braucht es Infrastruktur, aber auch ein individuelles, möglichst großes soziales Umfeld. Denn damit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass man jemanden kennt, der ein Elektrofahrzeug nutzt. In China geht diese Rechnung auf: Es gibt dort wesentlich mehr Menschen, die sich ein Elektrofahrzeug anschaffen wollen, als in Russland und Brasilien.

Wie weit ist man denn in China bezüglich der Lade-Infrastruktur?

Da sprechen Sie einen wunden Punkt an. Für die E-Mobilität ist das Thema Reichweite und Ladestationen genauso kritisch wie hierzulande. Die Anzahl der Ladestationen wurde in unserer Umfrage häufig bemängelt. Speziell in Shenzhen müssen Taxifahrer oder Busfahrer oft noch Schlange stehen, um die Akkus aufzuladen. Doch man investiert bereits massiv in den Ausbau der Infrastruktur.

Welche elektrischen Fahrzeuge gibt es auf Chinas Straßen außer Bussen, Taxis und E-Autos?

Man schätzt, dass es rund 300 Millionen elektrische Zweiräder gibt. Manche Branchenexperten gehen davon aus, dass 90 Prozent der elektrischen Fahrräder in China abgesetzt werden – 2018 gingen hier 40 Millionen E-Bikes über die Ladentheke. Das ist bei einer Gesamtbevölkerung von 1,3 Milliarden Menschen nicht beeindruckend, aber der Trend zeigt nach oben. Seit 2017/2018 verzeichnen wir zudem ein enormes Wachstum auf dem Gebiet der Elektroroller. Solche Fahrzeuge sind in China wesentlich günstiger als in Deutschland. Außerdem gibt es inzwischen Nachrüstsätze, mit denen sich ein herkömmliches Fahrrad in ein Elektrobike verwandeln lässt.

Wie wird der Umstieg auf E-Mobilität zusätzlich gepusht? Wurden etwa Vorrangspuren für E-Fahrzeuge eingeführt?

Die Straßen in den Großstädten sind überfüllt. Deswegen gibt es bei der Neuzulassung von Autos lange Wartezeiten. Doch das ist nicht der einzige Grund für die Popularität der E-Scooter: China ist traditionell ein Fahrradland mit großen Fahrradwegen. Deshalb kommt man mit E-Scootern überall hin. Außerdem baut man die U-Bahn-Netze in den Städten aus, um mehr Menschen und E-Scooter transportieren zu können. Man versteht E-Mobilität und ÖPNV als vernetztes Konzept.

Wie schaut es bezüglich der Luftreinheit aus?

Shenzhen hat nach eigenen Angaben die Emissionen um 48 Prozent reduzieren können. Landesweit haben sich die Werte in vielen Städten verbessert, darauf ist man hier durchaus stolz. Doch das liegt nicht nur an der E-Mobilität, sondern auch daran, dass man verschiedene Industrien aus den Städten verbannt hat. Hier gab es massiven öffentlichen Druck seitens der Medien und der Einwohner. Selbst in China muss sich die Kommunistische Partei legitimieren – und das funktioniert über das Wirtschaftswachstum, die Lebensqualität und die Zukunftsaussichten der Kinder.

Können die chinesischen Hersteller von E-Fahrzeugen unserer Industrie gefährlich werden?

Das ist schwer zu sagen. Man sagt zwar, dass sich deutsche Produzenten nicht fürchten müssen, weil chinesische Produkte in puncto Qualität und Sicherheit nicht mit deutschen Standards mithalten können. Aber am Beispiel China sieht man: Die meisten Fahrstrecken sind drei bis sechs Kilometer lang – da braucht man keine Technik, die State of the Art ist. Außerdem holen chinesische Firmen auf, sammeln Erfahrung und etablieren sich bereits in vergleichbaren Märkten, etwa in Indien.

Was können wir von China lernen?

Einmal abgesehen von den massiven Subventionen in Technologie und Infrastruktur ist bemerkenswert, wie langfristig geplant wird. Die Fünfjahrespläne der Regierung sind immer sehr strukturiert. Hinzu kommt: Peking signalisiert etwas und die lokalen Regierungen betreiben massiven Aufwand, um der Zentrale zu gefallen. Das führt auch zu Verschwendung und zu Überkapazitäten. Jede Provinz hat ihre eigenen Firmen, die sich mit E-Mobilität befassen, und nur die wenigsten überleben. Für Deutschland ist das nicht wünschenswert. Aber die klare Zielrichtung, das langfristige Planen – daran könnten wir uns ein Beispiel nehmen, weil Märkte und Investoren Vertrauen brauchen.

Bis 2020 wollte die Bundesregierung zehn Millionen E-Autos auf die Straße bringen und ist krachend gescheitert. Im Planen und Umsetzen haben wir wohl Nachholbedarf …

China ist ein anderes System und schon immer an diese Industriepolitik gewöhnt. Teilweise sind die Produzenten Staatsfirmen. Es wäre nicht fair, wenn man allein unseren Politikern Umsetzungsschwäche vorwirft. Man könnte sich ja auch fragen, warum die Konsumenten nicht mehr Druck ausüben.

Frau Kostka, vielen Dank für dieses Interview! «

DER INTERVIEWPARTNER

Prof. Dr. Genia Kostka ist Professorin für Chinesische Politik Chinas an der Freien Universität Berlin. Zuvor arbeitete sie als Professorin für Energiepolitik und Infrastruktur an der Hertie School of Governance, als Juniorprofessorin für Chinese Business Studies an der Frankfurt School of Finance and Management sowie als Strategieberaterin für McKinsey & Company in Berlin. Ihren Doktortitel erwarb sie an der Universität Oxford mit einer Arbeit über Entwicklungspolitik. Neben Ihrer Forschung ist sie regelmäßig als Beraterin für Organisationen wie die Asiatische Entwicklungsbank, die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit und die Weltbank tätig.

„Eine unglaubliche Aufbruchstimmung und Dynamik“

Die Konrad-Adenauer-Stiftung (KAS) ist eine von vielen ausländischen Institutionen in China. Im „Reich der Mitte“ besitzt sie eine Adresse in Peking und eine in Shanghai. Über Arbeit und Leben in China sprach bdvb aktuell mit dem Leiter der dortigen Vertretung, Diplom-Ökonom Michael Winzer.

Im Gespräch mit Michael Winzer

bdvb aktuell: Herr Winzer, wie hat man sich Ihre Arbeit in China vorzustellen? Welche Projekte führen die Büros der KAS durch?

Michael Winzer: Unser Büro in Peking fördert den politischen Austausch und Dialog zwischen unserem Netzwerk in Deutschland bzw. der EU und China. Hierzu nutzen wir Formate wie Rundtischgespräche, Konferenzen oder Studienprogramme und beziehen politische Nachwuchskräfte, etablierte Politiker und politische Multiplikatoren mit ein. Über unser Büro in Shanghai bringen wir uns in die ordnungspolitische Diskussion ein, wobei uns als Adenauer-Stiftung das Modell der Sozialen Marktwirtschaft sehr wichtig ist. Weiterhin arbeiten wir an Themen wie Urbanisierung, Digitalisierung oder Rechtsstaatlichkeit. Durch Stipendien fördern wir Studien- und Forschungsaufenthalte gesellschaftlich engagierter junger Chinesen in Deutschland. Auch für die globale Arbeit der KAS ist China inzwischen zu einem wichtigen Querschnittsthema geworden: In nahezu allen Regionen, in denen wir tätig sind, befassen wir uns intensiv mit der sicherheits- und wirtschaftspolitischen Rolle des Landes. Nicht zuletzt gewinnt China in der politischen Bildung in Deutschland an Bedeutung. In diesem Zusammenhang unterstützen wir unsere Kollegen in Deutschland mit Experten und Expertise.

China steckt im Wandel und formuliert offen einen internationalen Führungsanspruch. Wie beurteilen Sie die Volksrepublik?

Aus chinesischer Sicht ist das Land seit mehreren tausend Jahren eine globale Führungsmacht mit einer ausgeprägten kulturellen und wissenschaftlichen Tradition. Mit den Opiumkriegen im 19. Jahrhundert hat lediglich eine kurze Phase der Fremdbestimmung und der Schwäche begonnen, die der Wiederaufstieg Chinas nun beendet. Aus dieser Perspektive betrachtet sind die in letzter Zeit formulierten Ansprüche eine Rückkehr zu einer langen Tradition chinesischer Geschichte. In Deutschland wurde China in den zurückliegenden Jahrzehnten vor allem als Markt und Wirtschaftspartner wahrgenommen. Nun erkennt man, dass das Land ein neuer globaler Wettbewerber ist, der – bedingt durch ein anderes politisches System – ganz eigene Interessen vertritt. Interessen, die teilweise nicht mit unseren Interessen kongruent sind. Inzwischen allerdings sind globale Herausforderungen, wie die Neugestaltung des Welthandels oder die Begrenzung des Klimawandels, nur noch gemeinsam mit China zu lösen. Die Zukunft wird zeigen, ob China in seiner gewandelten Rolle ein verlässlicher Partner in Politik und Wirtschaft wird. Klar ist, dass aufgrund der wirtschaftlichen Stärke und der damit einhergehenden politischen Bedeutung Chinas der Dialog immer wichtiger wird und die internationalen Ansprüche an das Land als verlässlichen Partner mit globaler Verantwortung deutlich gestiegen sind.

Mit der Initiative „Made in China 2025“ soll China binnen weniger Jahre zu westlichen Hightech-Nationen aufschließen. Spürt man die Aufbruchsstimmung?

Ja, wenn man vor Ort lebt, spürt man sofort eine unglaubliche Aufbruchsstimmung und Dynamik quer durch alle Bevölkerungsschichten. Nach mehreren Jahrzehnten mit enormen Wachstumsraten haben sich in der Bevölkerung Zukunftsoptimismus,

„Die Zukunft wird zeigen, ob China in seiner gewandelten Rolle ein verlässlicher Partner in Politik und Wirtschaft wird.“

Veränderungsbereitschaft, Eigeninitiative, Ehrgeiz und Motivation ausgebreitet. Selbst in gesellschaftlichen Gruppen, die bisher nur wenig vom Wachstum profitieren konnten, herrscht oft die Einsicht, dass man nicht abgehängt wurde, sondern dass die individuelle Chance morgen oder übermorgen kommen kann. Mit ihren langfristigen Visionen für die wirtschaftliche Entwicklung bis zum Jahr 2049 befördert die chinesische Politik diesen Zukunftsoptimismus und den Aufstiegsehrgeiz in der Gesellschaft zusätzlich. Weiterhin gibt es in China eine unglaublich hohe Affinität gegenüber neuer Technologie und ein geringes Bewusstsein für den Schutz persönlicher Daten. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist China bereits in einigen Bereichen an die Weltspitze aufgestiegen.

Projekte wie die Belt-and-Road-Initiative“ oder „Made in China 2025“ müssen sich nicht demokratisch legitimieren? Sind Demokratien im Nachteil?

Natürlich entfaltet es zunächst eine enorme Anziehungskraft, wenn schnell sichtbare Ergebnisse erreicht werden. Vor allem in ärmeren Ländern und Regionen wird es goutiert, wenn Projekte einfach umgesetzt werden und in kurzer Zeit Straßen, Schienen oder Kraftwerke entstehen. Aber: Auch in China formuliert eine zunehmend selbstbewusstere, gebildetere und reichere Mittelschicht ihre Interessen stärker. Deshalb wird der mittel- und langfristige Erfolg beider Initiativen davon abhängen, wie stark alle Beteiligten in die politischen Entscheidungsprozesse eingebunden sind und in welchem Maße die politischen Entscheidungen von der Bevölkerung getragen werden. Das belegen Beispiele aus Ländern, in denen Projekte der Belt-and-Road-Initiative umgesetzt werden. Das politische System der EU basiert ja auf ebensolchen Beteiligungsmechanismen. Eigentumsrechte sind gesichert, Verfahren laufen rechtsstaatlich ab und neben wirtschaftlichen Interessen werden auch Umwelt und Soziales berücksichtigt. Das macht die EU neben anderen Dingen für Investitionen attraktiv und ist eine Grundlage unseres Wohlstandes. Wenn wir diese Strahlkraft nicht verlieren wollen, dürfen wir uns hierauf aber nicht ausruhen, sondern müssen weiter an unserer Konkurrenzfähigkeit arbeiten.

Mehr als 60 Länder haben Gesetze gegen NGOs verabschiedet, darunter auch China. Wie ist der aktuelle Stand? Kommt das ‚Sozialpunktesystem‘ auch für Angestellte von NGOs?

Das NGO-Gesetz hat unsere Arbeit in China in vielen Bereichen verändert. Die wesentliche Änderung ist, dass wir unsere Aktivitäten vorab von den Behörden genehmigen lassen müssen und nur noch mit einem chinesischen Partner tätig werden dürfen. Weiterhin sind zusätzliche Berichtspflichten gegenüber den chinesischen Behörden entstanden. Allerdings haben wir seit Mai 2017 unsere Registrierung als ‚ausländische NGO‘, womit unsere Arbeit in China wieder eine rechtliche Grundlage hat. Zu dem für das kommende Jahr geplanten Sozialpunktesystem liegen uns noch keine verbindlichen Informationen vor. Ich bin sehr gespannt, was es für die Adenauer-Stiftung und für mich persönlich bedeuten wird.

Wie nimmt man als Europäer das Leben und Arbeiten in China wahr oder die kulturellen Unterschiede?

Das Leben und Arbeiten in China ist eine große Bereicherung, auch oder insbesondere weil es enorme kulturelle Unterschiede zwischen Europa und China gibt. Es ist unheimlich spannend, die aktuelle globale politische und wirtschaftliche Kräfteverschiebung vor Ort mitzuerleben. Ich arbeite seit zwei Jahren in Peking und bereits insgesamt acht Jahre in Asien, doch ich lerne täglich Neues über die kulturellen Unterschiede. Das führt auch dazu, dass man bestimmte Dinge aus einer anderen Perspektive sieht. Für mich, meine Frau und meine Kinder ist es eine sehr wertvolle Erfahrung, von der bereits vorhin angesprochenen Dynamik, Aufbruchsstimmung und dem Zukunftsoptimismus in China angesteckt zu werden. Allerdings gibt es natürlich Einschränkungen, die man hinnehmen muss, wie etwa die Luftverschmutzung.

Die KAS steht laut Leitbild für Soziale Marktwirtschaft und die christliche Religion – beides hat in China einen schweren Stand …

In der Tat offenbaren sich hier zunächst große Gegensätze. Doch es ist ja nicht unser Ziel, dass China unser ordnungspolitisches System exakt so kopiert. Wir verfolgen keinen missionarischen Anspruch. Jedes Land muss seinen eigenen Weg finden, wie es sich entwickelt und sicherstellt, dass sein spezifisches Modell durch politische Partizipation und Interessensausgleich nachhaltig und stabil wird. Unsere Rolle ist, im Dialog für unsere Werte zu werben und für diese einzutreten, gemeinsame Herausforderungen zu diskutieren und in einer immer vernetzteren Welt gegenseitiges Verständnis und Vertrauen zu schaffen. Die Nachfrage danach wächst unter unseren chinesischen wie auch unseren deutschen und europäischen Partnern. «

DER INTERVIEWPARTNER

Michael Winzer studierte Wirtschaftswissenschaften an der Universität Hohenheim und der Universität Göteborg. Nach dem Diplom hat er seine berufliche Tätigkeit bei der KAS als Projektassistent im Auslandsbüro für Zentralasien und den Südkaukasus in Taschkent/Usbekistan begonnen. Anschließend war er zunächst als Referent und dann als stellvertretender Teamleiter in der Finanz- und Projektverwaltung der KAS-Zentrale in Berlin tätig. Daraufhin folgte die knapp vierjährige Tätigkeit als Leiter des KAS-Büros in Bangkok. Seit zwei Jahren führt der heute 39-jährige das Auslandsbüro der KAS in Peking.

Chinas Mittelschicht –
Motor oder Bremse?

Die wachsende chinesische Mittelschicht wird vielfach als Träger und Beschleuniger für ökonomische, soziale und politische Trends gesehen. Wie realistisch sind solche Vorstellungen?

Im Zentrum vieler Studien zu China steht die im Verlauf der Reformperiode neu entstandene Mittelschicht. Ökonomen sehen in ihr die tragende Säule des Binnenkonsums, der zur Umgestaltung des chinesischen Wachstumsmodells – weg von der Exportorientierung und Billigfertigung, hin zu heimischer Nachfrage und höherer Wertschöpfung – beitragen soll. Soziologen rechnen der Mittelschicht eine Leitfunktion zur Orientierung der gesamten Gesellschaft zu: Befeuert durch ihre Darstellung in offiziellen Medien eifern andere Schichten ihrem Modellcharakter nach. Politikwissenschaftler erwarten, dass Mittelschichtsangehörige sich mit Forderungen nach größerer politischer Partizipation an den Parteistaat wenden und somit zu einer Liberalisierung oder gar Demokratisierung Chinas beitragen werden. Chinas Mittelschicht, so scheint es, ist die treibende Kraft für wirtschaftliche, soziale und politische Entwicklungen.

Dabei bleibt erstaunlich unklar, was eigentlich die chinesische Mittelschicht ist, wer dazuzählt und wodurch sie sich auszeichnet. Für die wissenschaftliche Forschung ist diese Frage keineswegs trivial. Ökonomen verwenden entweder Konsumausgaben oder Einkommen als Kriterium. Dabei treten große Differenzen zutage, je nachdem ob ein absoluter Wert des Einkommens als Unter- bzw. Obergrenze gesetzt wird oder eine relative Einkommensspanne, orientiert am Medianeinkommen. Neben Berechnungsfragen ist an diesem Vorgehen problematisch, dass hiermit wohl eher eine mittlere Einkommensgruppe als eine Schicht im soziologischen Sinne erfasst wird, die sich durch weitere Gemeinsamkeiten von anderen sozialen Formationen abgrenzen müsste. Die meisten Sozialwissenschaftler greifen daher auf Berufsgruppen zurück, um die chinesische Mittelschicht zu erfassen. Insbesondere „white collar jobs", die in der Regel einen tertiären Bildungsabschluss voraussetzen und mit eigenständigen, nicht repetitiven Tätigkeiten einhergehen, gelten als Einschlusskriterium, Ärzte, Rechtsanwälte oder Manager als klassische Beispiele. Schwieriger wird es schon bei den zahlreichen Staatsbediensteten und Parteikadern: Ihre Tätigkeiten und Qualifikationsprofile entsprechen durchaus der obigen Definition, aber sie selbst korrespondieren nicht unbedingt mit dem verbreiteten Verständnis einer Mittelschicht. Chinesische Soziologen schlagen daher auch vor, zwei Mittelschichten zu unterscheiden, nämlich diejenigen, welche „im System" (also für den öffentlichen Sektor in einem weiten Sinn) bzw. „außerhalb des Systems" arbeiten. Auch ist die Abgrenzung gegenüber „grey collar jobs" (niedrigeren Büro- und Sachbearbeitertätig-

keiten), in die chinesische Universitätsabsolventen zunehmend gedrängt werden, sowie zu „pink collar jobs“ (als „weiblich“ klassifizierte Tätigkeiten, die in der Regel geringeres Prestige genießen) oft schwierig. Schließlich muss analog zu einkommensbasierten Definitionen auch hier gefragt werden, ob diese Klassifikation nicht zu eindimensional ist. Denn Berufsgruppen oder -stände, die in Deutschland lange Traditionen der Selbstorganisation haben und daher jeweils eigene Sozialisationsformen ihrer Mitglieder herausbildeten, sind in China vergleichsweise neu und prägen nicht in gleicher Weise die Denk- und Handlungsweisen ihrer Mitglieder. Es bleibt also fraglich, ob Berufsgruppen in soziologischer Hinsicht mit Schichten gleichzusetzen sind.

Das Problem, die chinesische Mittelschicht zu identifizieren, verschärft sich, wenn man die subjektive Wahrnehmung der Betroffenen berücksichtigt. Erst eine individuelle Selbstzuschreibung zur Mittelschicht würde ja die Basis für eine entstehende kollektive Identität bzw. ein Schichtbewusstsein bieten. Hier kommen Umfragen je nach Methodik zu ganz unterschiedlichen Ergebnissen. Wird den Befragten eine Fünferskala sozioökonomischer Schichten vorgelegt, die neben einer Unter- und einer Oberschicht drei Mittelschichten (untere, mittlere, obere) unterscheidet, so rechnet sich ein Großteil einer dieser Mittelschichten zu. Dies ist schon allein statistisch nicht verwunderlich, hat aber auch mit sozialer Erwünschtheit und einer in China weit verbreiteten Orientierung hin zur Mitte zu tun. Für eine Identifizierung der chinesischen Mittelschicht sind solche Befragungen jedoch weitgehend unbrauchbar. Qualitative Studien, die Befragte mit unterschiedlichen chinesischen Termini für Mittelschicht konfrontieren, zeigen, dass sich der überwiegende Teil derer, welche die objektiven Kriterien einer Zugehörigkeit erfüllen und sich in der Mitte der Fünferskala einordnen, selbst nicht in diese Schicht zählt. Stattdessen wird das Mittelschicht-Label oft vehement zurückgewiesen. Es ist gerade kein Konzept, das zur Bildung einer gemeinsamen Identität beiträgt. Bei genauerer Betrachtung erweist sich die chinesische Mittelschicht also als Schimäre.

Stattdessen empfinden die in Frage kommenden Gruppen ihren sozialen Status oft als unsicher und prekär. Sie identifizieren sich eher mit neutralen bis negativen Labels für soziale Gruppen wie „Gehaltsempfänger“, „Hypothekensklaven“ oder „Ameisenvolk“ (für Universitätsabsolventen mit schlechten Berufsaussichten). Diese sind im öffentlichen Diskurs prominenter als das positiv besetzte Konzept der Mittelschicht. Solche Selbstbezeichnungen verdeutlichen, dass sich die relevanten sozialen Akteure keineswegs als Vorreiter wirtschaftlicher, sozialer und politischer Trends empfinden. Im Gegenteil verweisen sie auf ihre selbstempfundene Passivität angesichts der sich um sie herum ereignenden Veränderungen. Sie differenzieren zwischen dem „sorgenfreien Leben“ einer echten Mittelschicht und der als prekär empfundenen eigenen Situation, in der sie nur so lange ihre Hypotheken abbezahlen können, wie sie ihre Anstellung behalten. Angesichts kräftig steigender Wohnungspreise fühlen sie sich nicht reicher, sondern ärmer werdend. Denn es wird immer schwieriger, den eigenen Status, der eng mit Wohnungseigentum verknüpft ist, an die künftige Generation weiterzugeben. Die Möglichkeit, durch Bildung sozial aufzusteigen, wie die Politik es lange propagierte, ist durch Inflation von Hochschulabschlüssen stark in Frage gestellt. Stattdessen scheinen die Kinder der Reichen und Mächtigen übermäßig privilegiert zu sein und an die Stelle sozialer Mobilität tritt soziale Schließung zwischen den Schichten.

Angesichts dieser Selbstwahrnehmung mangelhafter Handlungsmacht muss die Frage nach den Funktionen der chinesischen Mittelschicht differenziert beantwortet werden. Zum einen muss der definitorische Zugriff auf bestimmte Teilgruppen dieser sehr heterogenen sozialen Formation geschärft werden. Zum anderen sind solche Gruppen in bestimmten Bereichen des Konsums – beispielsweise von Bildungsangeboten, Immobilien, Mobilität usw. – durchaus führend und für die restliche Gesellschaft stilbildend. Der demonstrative Konsum der Reichen wird von weiten Teilen der Öffentlichkeit als vulgär abgelehnt, die Mäßigung der Mittelschicht gilt dagegen als kultiviert und vorbildhaft. In politischer Hinsicht wirken die mittleren sozialen Gruppen eher konservativ. Dies hängt teils mit ihrer ökonomischen Abhängigkeit vom Parteistaat zusammen, teils auch mit ihrer Statusverunsicherung und dem Interesse an Besitzstandswahrung. Letzteres wird noch durch einen weiteren, oft übersehenen Aspekt verstärkt, nämlich die gesellschaftlichen Alterung. Mit einem Medianalter von 37,4 Jahren ist China bereits eine alternde Gesellschaft, was selbstverständlich auch die mittleren Gesellschaftsgruppen betrifft. Das vorherrschende Bild der aufstrebenden Mittelschicht als Motor der Entwicklung muss also dahingehend berichtigt werden, dass viele ihrer Angehörigen eher mittleren bis fortgeschrittenen Alters sind – während die Jüngeren nur als „aspirative Mittelschicht“ (David Goodman) gelten können. Die mittleren bis höheren Altersgruppen tendieren aber in China wie anderswo zu eher konservativen Einstellungen und Verhaltensweisen, sodass die Mittelschicht sich – ganz im Sinne der Kommunistischen Partei – als „Stabilitätsanker“ der Gesellschaft entpuppen könnte. Ob sie insgesamt eher als Motor oder als Bremse auf wirtschaftliche, soziale und vor allem politische Entwicklungen wirkt, lässt sich also nicht pauschal beantworten, sondern bedarf einer vorsichtigen Analyse. «

AUTOR

Björn Alpermann ist Professor für Contemporary Chinese Studies an der Julius-Maximilians-Universität Würzburg. Er lehrt und forscht zu Chinas Politik und Gesellschaft, insbesondere zur politischen Ökonomie des ländlichen Raums, Lokalpolitik, sozialen Schichtung und politischen Kultur des städtischen Chinas sowie Bevölkerungspolitik und Alterung. Im Jahr 2018 erschien der von ihm mitherausgegebene Band „Aspekte des sozialen Wandels in China: Familie, Bildung, Arbeit, Identität“ (Springer VS).

Die Auswirkungen der Digitalisierung

auf Arbeitsmarkt und Gesellschaft

In einer der am häufigsten zitierten Studie der letzten Jahre kommen Frey und Osborne (2013) zu dem Schluss, dass etwa jeder zweite Job in den USA durch den mit dem Begriff „Digitalisierung" beschriebenen Technologieschub bedroht sei. Ähnliches wird für andere Länder befürchtet. Vertiefte Studien, die etwa vom IAB oder ZEW durchgeführt worden sind, zeichnen allerdings ein weitaus differenzierteres Bild. Digitalisierung ist demnach weniger ein Jobvernichter, sondern ein Jobwandler.

Was ist dran an den Bedrohungsszenarien der zukünftigen Beschäftigungsentwicklung, die weltweit en vogue sind? Digitalisierung und Roboterisierung, künstliche Intelligenz, 3D-Druck und disruptive Veränderung von Geschäftsmodellen sind nur einige der Stichworte, die einen Technologieschub bezeichnen, der scheinbar Arbeitsplätze im großen Stil gefährdet. Dies nur als Hype einer einflussreichen Beratungsindustrie abzutun, die sich von bedrohlichen Szenarien Aufträge verspricht, wäre leichtfertig. In der Tat ist ja das Tempo, in dem technologische Veränderungen gerade in den genannten Entwicklungsfeldern vor sich gehen, außerordentlich hoch. Die offensichtlichen Veränderungen zu ignorieren, wäre eine ebenso fatale Strategie, wie in Hysterie zu verfallen.

Allerdings ist festzuhalten, dass es auch in der Vergangenheit immer wieder radikale Umbrüche in der Produktionstechnik gegeben hat. Mindestens ebenso häufig ist vor einem massiven und dauerhaften Verlust von Arbeitsplätzen durch Technologiesprünge gewarnt worden. Nimmt man Teilbilder des „Spiegels" als Indiz, so hätten bereits die technologischen Veränderungen der Produktionstechnik in den 1950er und 1960er Jahren zu einem Desaster am Arbeitsmarkt führen müssen. Das war offensichtlich nicht der Fall. Die berühmte These von John Maynard Keynes, die er bereits in einem Aufsatz von 1930(!) formuliert hat, besagt, dass es sich bei technologisch bedingter Arbeitslosigkeit allenfalls um ein Übergangsphänomen handele, um Wachstumsschmerzen, nicht um Altersrheuma. Eine zu geringe Arbeitsnachfrage der Unternehmen gebe es nur so lange, bis neue Einsatzzwecke für die menschliche Arbeitskraft gefunden seien. Das war in der Vergangenheit stets der Fall, neue Bedürfnisse wollten erfüllt werden, neue Tätigkeiten oder Berufsbilder entstanden. Man denke nur an die Freizeitindustrie, an Design und Programmierung.

Frey und Osborne fragen, wie groß der Anteil der Beschäftigten ist, die in ihren Berufen Tätigkeiten ausüben, die prinzipiell zu einem hohen Prozentsatz (>70 %) durch die neuen Technologie übernommen werden könnten. Zu kritisieren ist, dass sie dabei von einem statischen Berufsbild ausgehen, d.h. die Tätigkeitsanteile innerhalb der Berufe als konstant betrachten. Eine wesentliche Erkenntnis der Berufsforschung ist, dass sich die Tätigkeitsanteile innerhalb der Berufe an neue Gegebenheiten anpassen. Haupttätigkeiten einer Sekretärin bestanden vor einigen Jahrzehnten noch in Stenographie oder dem Abtippen von Texten. Dies spielt heute, wenn überhaupt, nur noch eine sehr untergeordnete Rolle. Organisations- und Kommunikationsaufgaben haben hingegen an Bedeutung stark gewonnen. Das Beispiel zeigt, dass sich bestehende Berufe immer wieder neu erfunden haben. Nur in ganz wenigen Fällen sind Berufe ganz verschwunden.

Folgt man diesem Gedanken, dann erscheint die Größenordnung des Jobverlusts durch Digitalisierung bei Frey und Osborne zumindest überzogen. Nachfolgestudien – etwa des Mannheimer Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) oder des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) in Nürnberg zeigen, dass die mögliche Ersetzbarkeit von Beschäftigten durch Technologie, das sogenann-

te Substitutionspotenzial, weitaus geringer ist, wenn die Wandlungsfähigkeit von Berufen eingerechnet wird. Dennoch bleibt die Digitalisierung eine erhebliche Herausforderung. Die jüngste Berechnung des IAB geht davon aus, dass etwa acht Millionen Personen in Berufen arbeiten, deren heutige Tätigkeiten zu 70 Prozent oder mehr durch digitale Technologien und Automatisierung ersetzt werden könnten.

Einschränkend ist zu sagen, dass es in vielen Fällen Hemmnisse für eine solche Substitution gibt. Die technische Machbarkeit heißt noch keineswegs, dass es tatsächlich zu einem solchen Ersatz kommt. So gibt es gegenüber der Durchsetzung des autonomen Fahrens auf breiter Front, das ja bereits prototypisch erprobt ist, rechtliche und ethische Bedenken. Gegen Bedienroboter in Restaurants mag es kulturelle Widerstände geben. Und manche der technologischen Möglichkeiten des Ersatzes menschlicher Arbeitskraft werden nicht umgesetzt, weil sie sich schlichtweg nicht rechnen.

Hinzu kommt ein Aspekt, der bereits bei Keynes anklingt, aber nicht ausgeführt wird. Keynes zufolge kommt technologische Arbeitslosigkeit insbesondere dort zum Tragen, wo man nicht an der Spitze des technologischen Fortschritts steht. Wie kann das sein? Müsste der Arbeitsplatzeffekt nicht dort am größten sein, wo die neuen Technologien am intensivsten eingesetzt werden? Ein einfaches ökonomisches Argument, das die Folgewirkungen des Technologieeinsatzes mitberücksichtigt, zeigt, dass dies keineswegs zwingend so sein muss. Technologieeinsatz führt zu Kosteneinsparungen und/oder Qualitätsverbesserungen. Technologieführer können demnach günstiger oder besser produzieren als die Konkurrenz und dadurch Marktanteile gewinnen. Ist dieser Effekt stark genug, so kann es aufgrund der Produktionsausweitung durchaus sein, dass – obwohl pro Produkteinheit weniger Arbeitskraft gebraucht wird – unter dem Strich mehr Beschäftigte benötigt werden. Theoretisch lässt sich zeigen, dass dies der Fall ist, wenn die Preiselastizität der Nachfrage größer als eins ist.

Können wir uns also zurücklehnen und die Digitalisierung als Hype ohne Substanz abtun? Nein, das wäre keine kluge Antwort. Auch wenn der Nettoeffekt auf das Beschäftigungsvolumen aufgrund der geschilderten Zusammenhänge gering sein mag, ist es doch sehr wahrscheinlich, dass sich ein deutlich erhöhter struktureller Anpassungsbedarf ergibt. Ein Digitalisierungsszenario das das IAB zusammen mit dem Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) entworfen hat, geht von etwa 1,5 Millionen zusätzlicher Jobwechsel aus. Durch Energiewende und die voraussichtlichen Veränderungen in der Antriebstechnik in der Automobilindustrie könnten sich diese Turbulenzen nochmals deutlich erhöhen.

Durch die Entwicklung wird es Gewinner und Verlierer geben. Dadurch könnte sich die bestehende Spaltung am Arbeitsmarkt noch vertiefen. Eine Trennung in „lovely and lousy jobs“, so wie es der englische Ökonom Alan Manning in einem Aufsatz bezeichnet hat, wäre die Folge. Zugleich fördert die Digitalisierung die Herausbildung sogenannter Superstar-Firmen. Auch dies fördert ungleiche Verteilung, denn es gilt „the winner takes it all“.

Auch wenn die Effekte der Digitalisierung auf das Arbeitsvolumen vermutlich eher zweitrangig sein dürften: Bei den Effekten auf Strukturwandel und Verteilung dürfte es sich um erstrangige Probleme handeln. Deshalb geht es darum, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, gesellschaftlich auf die Gestaltung des Wandels Einfluss zu nehmen. Eine Weiterbildungsstrategie, eine Förderung und intensive Begleitung des Strukturwandels gehören unbedingt dazu. «

AUTOR

Prof. em. Dr. Dr. h.c. Joachim Möller war von 1991 bis 2018 Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Regensburg und von 2007 bis 2018 Direktor des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB), der Forschungseinrichtung der Bundesagentur für Arbeit in Nürnberg. Von 2004 bis 2007 leitete er das Osteuropa-Institut München.

Am 30.11.2018 stand er den Teilnehmern der bdvb-Beiratssitzung auf Schloss Montabaur zum Fachgespräch über die Beschäftigungseffekte der Digitalisierung zur Verfügung.

Industrie 4.0
Die Rolle des Controllers

Die Digitalisierung wird häufig als die 4. Industrielle Revolution bezeichnet. Sie eröffnet Chancen und zusätzliche Wertschöpfungspotenziale für jene, die diese Entwicklung erkennen und rechtzeitig Nutzen daraus ziehen. In der Industrie 4.0 sind digitale Technologien in der ‚Smart Factory' integraler Bestandteil der Produktion. Die Wertschöpfungskette ist weiter und über das einzelne Unternehmen hinausgehend zu verstehen. Dies macht es möglich, die Produktion nach individuellen Kundenwünschen auch in kleinen Serien auszurichten. Die digitale Transformation von Unternehmen erfolgt aber nicht nur entlang der Wertschöpfungskette, sondern auch in organisatorischen Zentralfunktionen wie Einkauf, Personal, Finanzen und insbesondere im Controlling. Die im Rahmen der Digitalisierung des Controllings (oft als Controlling 4.0 bezeichnet) diskutierten Konzepte und die Informations- und Kommunikationstechnologie ermöglichen dem Controlling echtzeitbasierte Steuerungsinstrumente über die gesamte Supply Chain hinweg. So kann kurzfristig und schnell auf geänderte Marktentwicklungen, auf Produktanforderungen oder auf unvorhergesehene Ereignisse flexibel reagiert werden.

Für den Controller bedeutet Controlling 4.0 eine Erweiterung des Aufgabenbereichs hinein in die Supply Chain. Hier bieten sich aufgrund der technologischen Möglichkeiten vielfältige Ansatzpunkte, die Prozesssteuerung betriebswirtschaftlich zu verbessern oder aufgrund von Datenanalysen neue Wirkungszusammenhänge aufzudecken. Der Controller braucht dazu neben dem Prozessverständnis Wissen in Analysemethoden, z.B. aus den Bereichen Predictive Analytics oder Data Mining. Neben der Funktion des Controllers als Business Partner bzw. „Navigator" des Unternehmens rückt die Rolle des „Change Agents" zunehmend in den Vordergrund. Der Controller wird zusehends ein zentraler Dreh- und Angelpunkt bei der Identifikation, Bewertung und Umsetzung der Potenziale von Industrie 4.0. Diese Veränderungen bringen für den Controller Herausforderungen mit sich, die vorwiegend in der Weiterentwicklung des Kompetenzprofils liegen. Das Denken in Effizienz und Profitabilität muss den disruptiven Veränderungen gerecht, d.h. schnell und agil, werden. Neben den klassischen Controller-Aufgaben des Datenmanagements, der Planung und des Reportings kommen in der Industrie 4.0 neue Aspekte wie Analyse, Beratung und Projektmanagement hinzu, die auch in der Umsetzung dieser neuen Technologien bestehen. Der Controller muss als zentrale Steuereinheit auch als Moderator an Schnittstellen (z.B. zwischen Produktion und IT) agieren können. In der Supply Chain können durch betriebswirtschaftliche und statistische Analysen durch den Controller alle relevanten Risiken identifiziert werden. Zudem muss er die langfristigen IT-Kosten und die Potenziale von Industrie-4.0-Projekten bewerten. Neben den Wirtschaftlichkeitsanalysen von Investitionen werden die Nutzenanalysen bedeutender. Der Controller muss seine Kompetenzen im Bereich Business Analytics ausbauen.

Die Digitalisierung des Controllings ist aufgrund der vielfältigen Tätigkeiten ein komplexes und für viele Unternehmen auch ein oftmals teures Vorhaben. Für digitale Lösungen bieten sich die papierlose Buchhaltung, Management der Datenqualität, Prozessautomatisierung, integrierte Konsolidierungssysteme, Realtime-Reporting, Big-Data-Analysen und Tools zur Visualisierung oder im Cloud Computing an. Controlling und Rechnungswesen erfolgen in vielen Unternehmen mit der Unterstützung von Enterprise-Ressource-Planning (ERP)-Systemen. Meist enthält ein ERP-System Module für Bereiche wie z.B. Beschaffung, Produktion, Vertrieb, Finanz- und Rechnungswesen. Diese sind über eine gemeinsame Datenbasis, dem Datawarehouse (DWH) miteinander verbunden. Die Vorteile dieser digitalen Werkzeuge sind vielfältig. So erhöhen digitale Lösungen die Datenqualität und Datenkonsistenz, was wiederum die Schnelligkeit im Reporting erhöht, sei es in der Berichtserstellung als auch in der Erstellungsfrequenz. Eine Automatisierung von Controlling-Prozessen wird im Regelfall von deutlichen Effizienzsteigerungen begleitet. Durch die Automatisierung vieler Tätigkeiten eröffnet sich im Controlling die Möglichkeit, Ressourcen in den Aufbau von „Shared Service Centern" oder „Centers of Expertise" zu investieren und den Controller mehr denn je zum Business-Partner werden zu lassen.

Eine relativ neue Technologie im Controlling, der ein sehr großes Zukunftspotenzial zugeschrieben wird, ist die Distributed-Ledger-Technologie (DLT), die es ermöglicht, Interaktion zwischen Organisationen oder Vertragspartnern durchzuführen, die sich gegenseitig nicht vertrauen können und daher normalerweise einen Vermittler, z.B. einen Notar, in Rechtsgeschäfte einbeziehen. Anwendungen ergeben sich bspw. im Zahlungsverkehr, in der Abschlussprüfung, bei Finanzgeschäften etc. Die Daten in einem DLT sind dezentral, transparent und fälschungssicher abgespeichert. Eine DLT kann Verträge abbilden und abwickeln und gleichzeitig die Zahlungsfunktion übernehmen. Dies führt über sog. Smart Contracts zu automatisierten Prozessen mit sehr geringer Fehlerquote und einer kostengünstigeren Abwicklung.

Digitalisierung bietet für viele Unternehmen neue Vorteile und Chancen. Durch die Einführung einer neuen Technologie oder neuer Entwicklungen ergeben sich aber auch Herausforderungen und Risiken, die Unternehmen nicht außer Acht lassen dürfen. Digitalisierung ist für Unternehmen mit hohen Investitionen in die erforderliche Hard- und Software verbunden. Dazu kommt das oftmals nicht genügend vorhandene Know-how der Mitarbeiter, das entsprechend erarbeitet werden muss. «

AUTOR

Holger Oehl studierte an der Universität Köln Volkswirtschaftslehre sowie Internationales Management an den Universitäten Clemont-Ferrand und Louvain-la-Neuve.
Er arbeitet als Controller bei einem „Hidden Champion" im Mittelstand. Weiterhin ist er Mitglied der Fachgruppe Rechnungswesen und Controlling.
E-Mail: holger.oehl@arcor.de

Marcella Hansch (links) mit Melanie Vogel bei der Verleihung des Erfinderinnenpreises 2019 auf der women&work

Von Frau zu Frau

Marcella Hansch gewinnt den Erfinderinnenpreis in der Kategorie „Humanismus 4.0“

Am 4. Mai 2019 erhielt die Architektin Marcella Hansch mit ihrem Projekt „Pacific Garbage Screening“ den women&work-Erfinderinnenpreis in der Sonderkategorie „Humanismus 4.0“. Der Sonderpreis zeichnet Frauen aus, deren Visionen in besonderem Maße die Zukunft des Menschen kooperativ gestalten und daher nicht zwingend wirtschafts- und gewinngetrieben sind bzw. sein können. Melanie Vogel, Initiatorin dieses Preises und langjähriges bdvb-Mitglied, sprach mit der Erfinderin.

Marcella, was verbirgt sich hinter dem Projekt „Pacific Garbage Screening“?
Es sind eigentlich zwei Zielsetzungen, die wir mit dem Projekt verfolgen. Zum einen sind wir dabei, eine Technologie zu entwickeln, die Flüsse und Meere von Plastik reinigt. Zum anderen verfolgen wir den präventiven Gedanken der Aufklärung und Umweltbildung. Es reicht eben nicht, eine Technologie zu entwickeln, sondern wir müssen auch die Menschen ändern. Selbst die beste Technologie darf keine Entschuldigung mehr dafür sein, dass wir weiterhin Flüsse und Ozeane verschmutzen. Wir möchten die Menschen motivieren, ein Bewusstsein dafür zu entwickeln, dass jeder zur Müllreduzierung beitragen kann und der eine Coffee-to-go-Becher eben doch was ausmacht, wenn alle auf ihn verzichten, denn für die Menschheit ist es extrem wichtig, dass uns unser Planet auch in Zukunft noch zur Verfügung steht.

Über Jahrhunderte haben wir gesagt, der Mensch sei die Krone der Schöpfung, doch praktisch sind wir es nicht, denn die Erde kann sich gut ohne uns weiterdrehen. Was war für dich der auslösende Gedanke für dein Projekt?
Ich tauche gern, doch ich habe ein bisschen Angst vor Fischen. Daher achte ich immer sehr darauf, dass sie mir nicht zu nahekommen. Bei einem Tauchgang vor circa sechs Jahren gab es einen Moment des Schreckens, als mich etwas unter Wasser berührt hat. Doch es war eben kein Fisch, sondern Plastik. Ich habe mich dann umgeschaut und auf einmal total viel Plastik gesehen, was ich bis zu diesem Zeitpunkt einfach ausgeblendet hatte. Und wenn man anfängt, darauf zu achten, nicht nur im Wasser, sondern auch am Strand, in den Straßen, dann sieht man den Plastikmüll einfach überall. Und das hat mich geschockt. Damals gab es das Wort Mikroplastik noch gar nicht, aber ich fing an, zu recherchieren und mich schlau zu machen über Müllstrudel im Meer, und war entsetzt, wie sehr das Thema totgeschwiegen wird. Was mich am meisten geschockt hat, war, dass die meisten Kunststoffe erst in den 50er Jahren auf den Markt gekommen sind. Wir haben also innerhalb von 70 Jahren, in weniger als einer Lebensspanne eines Menschen, ein Riesenproblem generiert. Und trotzdem bezeichnen wir uns immer noch als die intelligenteste Spezies auf diesem Planeten, was total absurd ist.

Wie soll deine Idee des „Screenings“ konkret funktionieren?
Dazu muss ich ein wenig ausholen, denn unsere Entwicklung ist im Prinzip eine Kooperation von ganz vielen Fachbereichen und Wissensgebieten. Als Architektin musste ich erst einmal meinen eigenen Wissenshorizont erweitern. Ich habe beispielsweise bei den Maschinenbauern nachgefragt, wie Molekülstrukturen funktionieren, ich musste herausfinden, warum sich Plastik im Wasser zersetzt und welche Strömungswege das Plastik nimmt, wenn es erst einmal im Ozean angelangt ist. Und dazu brauchte ich die Hilfe von Biologen, Geographen, Geologen, Chemikern. Dann habe ich Recycling- und Kläranlagen besucht und geschaut, wie dort Wasser gereinigt wird. Aus diesen ganzen Grundlagen und Ideen ist dann im Prinzip

DER INTERVIEWPARTNER

Marcella Hansch, M.Sc., studierte Architektur an der RWTH Aachen. Seit 2013 arbeitet ist sie für verschiedene Planungs- und Architekturbüros tätig. 2016 gründete sie pacific garbage screening e.V., dessen Vorstandsvorsitzende sie auch ist. Marcella Hansch und ihr Team arbeiten derzeit an einer Umsetzung einer Technologie zur Reinigung der Meere und machen durch Vorträge, Interviews und Öffentlichkeitsarbeit auf die Verschmutzung der Meere aufmerksam.

Weitere Informationen:
www.pacific-garbage-screening.de
www.Erfinderinnenpreis.de

dieses Projekt entstanden. In Kläranlagen gibt es nämlich Sedimentierbecken, in denen das Wasser eingeleitet und beruhigt wird. Die Sedimente setzen sich am Boden ab und das saubere Wasser fließt weiter. Dieses Prinzip habe ich auf die Wasserreinigung von Flüssen und Meeren übertragen, denn Plastik schwimmt nicht nur an der Oberfläche, sondern es wird durch Strömungen, Winde, Verwirbelungen ca. 30 bis 50 Meter unter die Wasseroberfläche gedrückt. Und durch diese extreme Tiefe kann man eben kein Netz nehmen oder Filter durch das Wasser ziehen, weil man sonst auch Fische, Plankton und Kleinstlebewesen mit aus dem Wasser herausfiltern würde. Wenn man es also schaffen könnte, Strömungen so weit zu beruhigen wie in einem Sedimentierbecken einer Kläranlage, brauchte man keine Netze. Daraufhin habe ich verschiedene Studien gemacht, die Idee in Simulationsprogrammen getestet und diese Plattform entwickelt. Darüber hinaus habe ich mir die Frage gestellt, was man mit dem Kunststoff machen kann, denn durch den langen Verbleib im Wasser ist das Plastik nicht mehr recyclebar. Momentan wird dieses Plastik meistens verbrannt, aber das ist ja auch keine umweltfreundliche Lösung. Erneut habe ich recherchiert, welche Alternativlösungen es gibt. In Kanada beispielsweise gibt es Vergasungsanlagen. Wenn man Kunststoffe vergast, dann entsteht ein Gemisch, bestehend aus CO_2 und Wasserstoff, was man als Molekülstruktur beides separat nutzen könnte. Wasserstoff als Energieträger und CO_2, wenn man es nicht in die Luft pustet, ist natürliche Nahrung für Bäume, Algen usw.

Wie finanzierst du dieses Mega-Projekt?

Wir haben vor zwei Jahren einen Verein gegründet und aktuell finanzieren wir uns hauptsächlich aus Spenden. Wir sind jetzt zusätzlich dabei, Forschungsfelder zu beantragen, aber das ist super schwierig. Erstmal kann man Fördergelder gar nicht so einfach beantragen. Es fängt schon bei der Bürokratie an. Um einen Antrag zu stellen, braucht man Partner; wenn man EU-Gelder beantragt, muss mindestens einer der Partner im Ausland sitzen. Die muss man erstmal akquirieren und von dem Projekt überzeugen. Eine Vision kann man nicht einfach in das Antragsformular reinschreiben, sondern man muss sie runterbrechen auf realistische nächste Schritte. Dann kann man als gemeinnütziger Verein so einen Antrag nicht mal eben stellen, weil man oft Eigenkapital mit einbringen muss. Das heißt, wir mussten für diese Anträge noch zusätzlich ein Unternehmen gründen. Wir sind aber auch kein klassisches Start-up, d.h. auch Start-up-Finanzierungen können wir nur schwer bekommen, denn unser Projekt wirft ja kein Gewinn ab, sondern kostet erst einmal wahnsinnig viel Geld in der Entwicklung und im Bau. Nun haben wir unser Unternehmen so gegründet, dass alle Überschüsse, falls sie jemals generiert werden sollten, direkt wieder ins Projekt fließen. Das letzte halbe Jahr haben wir praktisch nur mit Bürokratie verbracht. Ob diese Anträge erfolgreich sein werden, können wir überhaupt nicht abschätzen. Wir versuchen daher grade parallel noch, mit Stiftungen ins Gespräch zu kommen, Sponsoren zu finden, doch auch das ist sehr schwierig, weil Sponsoren eigentlich immer auch eine Gegenleistung haben wollen, die wir noch nicht bieten können.

Was ist dein größter Wunsch?

Ich wünsche mir, dass die Menschen ihr Bewusstsein ändern und lernen, unseren Planeten wertzuschätzen. Was wir hier auf der Erde als Zuhause bezeichnen können, ist unfassbar wertvoll! Jeder kann durch seinen Konsum etwas Positives bewegen und die Welt ein Stück besser machen. Außerdem wünsche ich mir, Partner und Sponsoren zu finden, mit denen wir das Projekt schneller in die Tat umsetzen können. «

Gelesen und notiert

ERFOLGREICHES PERSONALMANAGEMENT IN CHINA

Rekrutierung, Mitarbeiterführung, Verhandlung
China hat einen beeindruckenden Wandel vollzogen. In 2010 ist China zur zweitgrößten Volkswirtschaft auf dem Globus aufgestiegen und hat bis zum Ende dieses Jahrtausends Deutschland als größte Ausfuhrnation überholt und ist selbst zum Exportweltmeister geworden. Der bewährte Leitfaden für erfolgreiches Personalmanagement in China, nun in der 3., aktualisierten und erweiterten Auflage. Mit praxiserprobten Empfehlungen und wertvollen Tipps. Karl Waldkirch charakterisiert die Unterschiede zwischen Expatriates und lokalen chinesischen Managern. Außerdem erläutert er ausführlich, was den idealen Führungsstil in China auszeichnet und worauf es bei Verhandlungen mit chinesischen Partnern ankommt. Er geht auch auf die politische Dimension bei dem erfolgreichen Personalmanagement ein.

Karl Waldkirch:
Erfolgreiches Personalmanagement in China
Springer Gabler, 180 S., € 34,99
ISBN 978-3-658-23042-5.

DIE NEUEN SEIDENSTRASSEN

Gegenwart und Zukunft unserer Welt
Die Seidenstraßen, die den fernen Osten mit Europa verbanden, waren vor dem Aufstieg des Westens jahrhundertelang die Lebensadern der Welt – und genau das werden sie, wie Peter Frankopan zeigt, auch in Zukunft wieder sein. Die asiatischen Staaten investieren derzeit Milliarden, um die neuen Seidenstraßen zu errichten, und an diesen liegen die Orte, wo künftig die Weichen der globalen Entwicklung gestellt werden: Peking, Delhi, Islamabad, Riad, Moskau. Asien rückt zusammen und drängt immer entschiedener nach Westen. Doch was bedeutet das für uns? Mit der Weitsicht des Globalhistorikers und dem Scharfsinn des politischen Analysten führt uns Frankopan vor Augen, was wir gerade erleben: die Entstehung einer neuen Welt und den Beginn einer neuen Epoche.

Peter Frankopan:
Die neuen Seidenstraßen
rowohlt, 346 S., € 22,00
ISBN 9-783-737-10001-4.

ASPEKTE DES SOZIALEN WANDELS IN CHINA

Familie, Bildung, Arbeit, Identität
Chinas Gegenwartsgesellschaft gleicht einem sozialwissenschaftlichen Laboratorium: Einerseits ist sie einer rasanten Umgestaltung unterworfen, die in vielerlei Hinsicht Parallelen zur Entwicklung in westlichen Ländern aufweist. Andererseits finden diese Prozesse sozialen Wandels in anderer zeitlicher Abfolge und Geschwindigkeit, vor einem eigenen historischen und kulturellen Hintergrund und unter gänzlich anderen politischen Vorzeichen statt. Dies ermöglicht es, gängige soziologische Theorien nicht nur anzuwenden, sondern zugleich ihre Erklärungskraft für den Fall China kritisch zu hinterfragen. Die Beiträge dieses Bandes nehmen mit den Themen Familie, Bildung, Arbeit und Identität die neuralgischen Punkte der chinesischen Gesellschaft in den Blick. Damit tragen die Autoren sowohl zu einem vertieften Verständnis der chinesischen Moderne als auch zur soziologischen Theorieentwicklung bei.

Björn Alpermann, Birgit Herrmann, Eva Wieland (Hrsg.):
Aspekte des sozialen Wandels in China
Springer VS, 359 S., € 44,99
ISBN 978-3-658-21542-2.

Über Umwege nach China

Warum ein Zwischenstopp das Bundesarbeitsgericht beschäftigt

Chinas Wirtschaft boomt. Dabei ist das Land der aufgehenden Sonne Deutschlands wichtigster Handelspartner. Im Zuge dessen entsenden zahlreiche Unternehmen, insbesondere im Baugewerbe, immer wieder eigene Mitarbeiter in die Volksrepublik. Diese Entsendung bringt nicht selten Probleme mit sich, wie ein aktuelles Urteil des Bundesarbeitsgerichts einmal mehr zeigt.

Was eine Entsendung von Mitarbeitern ins Ausland denknotwendig beinhaltet, ist deren Hin- und Rückreise zum bzw. vom Zielort zurück nach Hause. Anders als die Tätigkeit an Ort und Stelle – die vertraglich vereinbarte Hauptleistungspflicht des Arbeitnehmers – stellt dieses Reisen eher eine Nebentätigkeit dar, einen Zeitaufwand, bei dem der Arbeitnehmer keine direkte Tätigkeit als Leistung für den Arbeitgeber erbringt.

Dennoch gelten solche Reisen als „fremdnützig", nämlich dem Arbeitgeber nützend, und sie stellen damit Arbeit im vergütungsrechtlichen Sinne dar, wenn sie ausschließlich im Interesse des Arbeitgebers erfolgen und untrennbar im Zusammenhang mit der arbeitsvertraglich geschuldeten Arbeitsleistung stehen. Erforderliche Reisezeiten sind dann mit der für die eigentliche Tätigkeit vereinbarten Vergütung zu bezahlen, soweit arbeits- oder tarifvertraglich nichts anderes bestimmt ist. Der Begriff „Reisezeit" ist damit umfassend zu verstehen, d.h., die Reise beginnt und endet an der Haustür des Arbeitnehmers.

Reisezeit ist grundsätzlich Arbeitszeit

So weit, so gut. In dem vom Bundesarbeitsgericht (BAG) zu entscheidenden Fall (Urteil vom 17.10.2018, Az.: 5 AZR 553/17) lag der Sachverhalt aber komplizierter. Hier hatte der Mitarbeiter eines Bauunternehmens, der nach China entsandt wurde, wegen eines nicht vergüteten Umweges über Dubai in der Business Class geklagt, den er allerdings selbst veranlasst hatte. Der Arbeitgeber hatte den Reiseaufwand des Klägers wie bei einem Direktflug in der Economy Class mit einer jeweiligen Reisezeit von zwei Tagen bei Hin- und Rückflug nach Maßstab eines Acht-Stunden-Tages vergütet, im Ergebnis 32 Stunden. Der Entsendevertrag enthielt keine besondere Regelung zur Bezahlung von Reisezeiten. Durch den Sonderwunsch des Klägers dauerte dessen Reise allerdings insgesamt 37 Stunden länger.

Das erstinstanzliche Arbeitsgericht wies die Klage ab, das Landesarbeitsgericht (LAG) gab dem Kläger Recht. Nun hatte sich das BAG

mit dem Fall auseinanderzusetzen und verwies den Fall an das LAG zurück. In seiner Entscheidung stellte das Gericht zunächst klar, dass die streitgegenständliche Reise ausschließlich im Interesse des Arbeitgebers lag und damit zweifellos vergütungspflichtig sei. Gleichwohl sei grundsätzlicher Maßstab – wie vom Arbeitgeber in Ansatz gebracht – ein Direktflug in der Economy Class. Denn der Arbeitnehmer „ist aufgrund seiner Pflicht zur Rücksichtnahme auf die Interessen des anderen Vertragsteils im Rahmen des ihm Zumutbaren verpflichtet, das kostengünstigste Verkehrsmittel bzw. den kostengünstigsten Reiseverlauf zu wählen". Wählt der Arbeitnehmer einen kosten- oder zeitintensiveren Reiseweg, ist die Frage entscheidend, ob die kosten- und zeitgünstigere Alternative gegeben und es dem Arbeitnehmer zuzumuten war, sie zu nutzen. Diese Frage war zwischen den Parteien streitig, sodass das LAG ihr weiter nachzugehen hat.

Arbeitnehmer trägt die Darlegungs- und Beweislast

Das BAG hat dabei verdeutlicht, dass der Arbeitnehmer derjenige ist, der die Darlegungs- und Beweislast für die Erforderlichkeit von Reisezeiten als Voraussetzung seines Vergütungsanspruchs trägt. Gelingt ihm dies, hat dann im Streitfall der Arbeitgeber substantiiert vorzutragen, dass der behauptete Zeitaufwand tatsächlich nicht erforderlich war. Übrigens zählt Zeitaufwand mit rein eigennützigem Charakter (z.B. Koffer packen, duschen) nicht zur vergütungspflichtigen Reisezeit.

Um Problemen wie diesem vorzubeugen, ist es sinnvoll, die Frage der Reisezeit detailliert in einem Entsendevertrag zu regeln. Darin sollte vorab geklärt werden, wie sich die Parteien die Vergütung der Reisezeit vorstellen, ob tarifrechtliche Regelungen Anwendung finden und wie mit Sonderwünschen des Arbeitnehmers hinsichtlich seiner Reisetätigkeit umzugehen ist. Im Zweifel sind der Rat und die Formulierungshilfen eines versierten Fachanwalts hinzuzuziehen. «

AUTOR

Rechtsanwalt Gerd Stelzer, 1968 geboren, begann seine berufliche Laufbahn in wirtschaftsrechtlich ausgerichteten Kanzleien in Essen und Düsseldorf. Seit dem Jahr 2006 ist er Fachanwalt für Arbeitsrecht und berät mittelständische Unternehmen, Geschäftsführer, Vorstände ebenso wie leitende Mitarbeiter in allen Fragen des individuellen und kollektiven Arbeitsrechts. Als Dozent hält Rechtsanwalt Gerd Stelzer regelmäßig Vorträge und Seminare zu verschiedenen aktuellen arbeitsrechtlichen Themen.
www.peters-legal.com

Mitglieder finden bei unserem Kooperationspartner Peters Rechtsanwälte, Düsseldorf, juristischen Rat.

Wissenswerke

Mehr Karriere mit dem Diplomica Verlag

Mit dem Hamburger Diplomica Verlag arbeitet der bdvb seit über zehn Jahren zusammen. Verleger und Gründer Björn Bedey ist bdvb-Mitglied und bietet mit dem Diplomica Verlag und dem Portal Diplom.de ein umfangreiches Wissens-Netzwerk.

Durch seine Kooperation mit dem Diplomica Verlag bietet der bdvb seinen Mitgliedern ein Mehr an Karriere: die kostenlose Veröffentlichung der eigenen Abschlussarbeit als Fachbuch. bdvb-Mitglieder erhalten ein attraktives Autorenhonorar und jeweils fünf Freiexemplare des eigenen Buches. Die komplette Herstellung, Vertrieb und Veröffentlichung sind kostenlos und werden vom Diplomica Verlag übernommen, inklusive der Auslieferung von Pflichtexemplaren an Bibliotheken und von Rezensionsexemplaren an Fachmedien.

DIE INNERE UND ÄUSSERE SCHRANKE DES KAPITALISMUS. EINE ANALYSE AUF MAKROEBENE

Alexander Pabusch
104 Seiten, Paperback // ISBN 978-3-96146-704-4 // Bestell-Link: https://www.diplomica-verlag.de/isbn/9783961467044

Die vorliegende Analyse behandelt die innere und äußere Schranke des Kapitalismus. Die innere Schranke ist ökonomischer Art. Der globale Niedergang der wertproduktiven Arbeit entzieht dem Gesamtsystem seine Lebensgrundlage. Die äußere Schranke dagegen bildet die Ökologie. Denn unendliches Wachstum ist in einer endlichen Welt nicht möglich. Die Analyse zeigt, dass nur durch das fiktive Kapital an den Finanzmärkten die Krise des Gesamtkapitals zeitweilig in die Zukunft verschoben werden kann. Der Zwang zu Wachstum und steigender Produktivität, ständig wachsende Schulden und Vermögen, Armut, Hunger und Umweltzerstörung sind in sich verzahnte und sich wechselseitig bedingende Ausdrücke eines Systems, das sich selbst die Lebensgrundlage entzieht. Dieses Buch verhilft zu einem tieferen Verständnis der kapitalistischen Produktionsweise und beschreibt die gesellschaftliche Totalität und ihre Bewegungsgesetze als tiefere Ursache einer krisenhaften Dynamik. Es handelt sich sowohl um eine Kritik des Arbeitsethos der Arbeitsgesellschaft als auch um einen Appell an eine bewusste Produktionsweise.

WIE EFFEKTIV IST COACHING? ZUM EINFLUSS DES REGULATORISCHEN FOKUS AUF ZIELSETZUNG UND LEISTUNG

Angelika T.H. Salmen
104 Seiten, Paperback // ISBN 978-3-96146-693-1 // Bestell-Link: https://www.diplomica-verlag.de/isbn/9783961466931

Es gibt nichts Praktischeres als eine gute Theorie. Dieser Ausspruch von Kurt Lewin (1951) wirkt im Hinblick auf Coaching, das mittlerweile zu einem prominenten Management-Tool avanciert ist, überaus aktuell. In diesem Kontext soll die vorliegende Studie einen Beitrag zur theoretischen Fundierung von Coaching-Prozessen leisten. Sie befasst sich mit der Wirkungsweise von Coaching unter Berücksichtigung des Facilitation-Coachingverhaltens und Problemlösungsaufgaben im Hinblick auf Zielsetzung und Leistung. Insbesondere wird die Rolle der Zielsetzung, also der Produktion von Diskrepanz zwischen Ist und Soll, untersucht. Die Regulatorische-Fokus-Theorie hat mittlerweile eine starke Präsenz in der Psychologie, insbesondere in der Arbeits- und Organisationspsychologie, und hier vor allem im Bereich Marketing und Personalentwicklung. Ziel dieser Untersuchung ist die Gewinnung neuer Einsichten im Hinblick auf die Wirkfaktoren des Coachings und deren Zusammenspiel.

GENDER MAINSTREAMING: KONZEPTE ZUR GLEICHSTELLUNG VON FRAUEN UND MÄNNERN AUF DEM DEUTSCHEN ARBEITSMARKT

Julia Kaschner
160 Seiten, Paperback // ISBN 978-3-96146-680-1 // Bestell-Link: https://www.diplomica-verlag.de/isbn/9783961466801

Die vollständige Gleichstellung von Frauen und Männern in Deutschland ist längst nicht erreicht. Deutlich wird dieses Kernproblem an der divergierenden Erwerbsbeteiligung von Frauen und Männern sowie dem Einkommensgefälle zwischen den Geschlechtern. Deshalb stellt das Hauptziel dieser Untersuchung die Konzeptionierung von zusätzlichen Gender-Mainstreaming-Ansätzen dar, die bereits implementierte Ansätze ergänzen. Es sollen die gleichwertige Integration von Frauen und Männern in das Erwerbsleben gefördert und die gleichen beruflichen Karriereperspektiven für Frauen und Männer vorangetrieben werden. Um diese beiden Zielsetzungen erreichen zu können, sollen diese Ansätze zur gleichmäßigeren Verteilung von Erwerbsarbeit und unbezahlter privater Sorgearbeit zwischen Frauen und Männern ermutigen sowie die Beseitigung struktureller Ungleichbehandlungen der Geschlechter auf dem Arbeitsmarkt beschleunigen. Zudem sollen sie die Beseitigung gesellschaftlicher Geschlechtsstereotypen, die berufliche Verwirklichungschancen von Frauen und Männern beeinträchtigen, unterstützen.

Kontakt und weitere Informationen
DIPLOMICA VERLAG GMBH, Verleger: Dipl.-Kfm. Dipl.-Hdl. Björn Bedey | Hermannstal 119k | D – 22119 Hamburg | Fon +49(0)40-6559920
Fax +49(0)40-655992-22 | info@diplomica.de | www.diplomica-verlag.de

Schulfach Wirtschaft – eine Selbstverständlichkeit

Matthias Meyer-Schwarzenberger (li.) und Sven Kraffzick (re.) im Gespräch mit Staatssekretärin Dr. Dorit Stenke

Wirtschaft/Politik als Pflichtfach für alle und ein obligatorisches Praktikum, in dem das Geschäftsmodell des besuchten Unternehmens durchdrungen werden muss: In Schleswig-Holstein ist qualifizierter Wirtschaftsunterricht längst gelebte Normalität. bdvb-Geschäftsführer Dr. Matthias Meyer-Schwarzenberger und Sven Kraffzick, Leiter der Fachgruppe Business Consulting und Interim Management, trafen Staatssekretärin Dr. Dorit Stenke zum Gespräch.

Die Einführung eines eigenständigen Schulfachs Wirtschaft sei in Schleswig-Holstein zwar nicht geplant, erklärte Stenke mit Blick auf die verfügbaren Lehrerstellen. Überhaupt sehe sie bei der Vermittlung von ökonomischem Alltagswissen eigentlich die Familie in der Pflicht, auch wenn die Trends der Digitalisierung, Globalisierung und Individualisierung diese Aufgabe zunehmend erschweren. Dass an die Schule immer mehr Ansprüche in verschiedensten Bereichen der Erziehung und gesellschaftlicher Veränderungsprozesse herangetragen werden, sieht man im bürgerlich geführten Bildungsministerium Schleswig-Holsteins kritisch.

Bereits heute erfüllt aber das Schulfach Wirtschaft/Politik, so wie es in Schleswig-Holstein seit Jahren besteht, die meisten Kriterien, auf die es laut Experten ankommt. Das Fach ist an allen Schulformen der Sekundarstufe verpflichtend zu belegen und kann darüber hinaus noch im Abitur vertieft werden. Es wird auf sinnvolle Weise mit der Berufs- und Studienorientierung verknüpft und von Lehrkräften unterrichtet, die über ein wirtschaftswissenschaftliches Grundstudium und Kenntnisse der Fachdidaktik verfügen.

„Schleswig Holstein ist ein gutes Beispiel für ein funktionierendes Fach Wirtschaft/Politik", bestätigt auch Dirk Loerwald, Geschäftsführer des Instituts für Ökonomische Bildung in Oldenburg, der selbst einmal die Professur für Wirtschaft/Politik und ihre Didaktik an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel innehatte. Die Denkweise der Wirtschaftswissenschaft zu vermitteln könne in den wenigen wirtschaftswissenschaftlichen Kursen des Lehramtsstudiums allerdings nur ansatzweise gelingen, so Loerwald. Und bei der Lehrplangestaltung sei Ärger oft vorprogrammiert, weil sich die Vertreter der Wirtschafts- und Politikwissenschaft wechselweise benachteiligt fühlten.

Ideologisch befeuerte Debatten über den Stellenwert der ökonomischen Bildung, wie sie derzeit in Nordrhein-Westfalen wieder an der Tagesordnung sind, kennt man in Norddeutschland dennoch nicht. Auch vor der Teilnahme an internationalen Vergleichen hat man in Kiel keine Angst: „Es hat doch keinen Sinn, die Augen zu verschließen", stellt Stenke mit Nachdruck fest. Gemeinsam mit Nordrhein-Westfalen werde Schleswig-Holstein deswegen auch an der PISA-Studie zur „Civic Education" teilnehmen, die von der Kultusministerkonferenz ebenso abgelehnt wurde wie das Financial Literacy Assessment der OECD.

Als Nächstes werde man den Bereich Entrepreneurship ins Auge fassen und die Lehrkräfte noch besser bei der Betreuung von Schülerfirmen unterstützen, die an einigen Schulen schon heute mit großem Engagement betrieben werden. Von „Systematisieren" und „Vorantreiben" ist die Rede – aus dem Mund der Staatssekretärin klingen diese Worte nicht wie vage politische Absichtserklärungen. Ein erfrischender Wind weht hier oben, im funktional eingerichteten Büro auf der achten Etage zwischen Nord- und Ostsee. Wenn Bildungsföderalismus bedeutet, dass Bundesländer voneinander lernen können, dann sollte das Beispiel Schleswig-Holsteins Schule machen. «

In Schleswig-Holstein wird auch ökonomische Bildung großgeschrieben

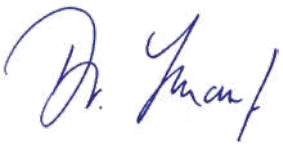
bdvb-Mitgliederversammlung 2019

Im Namen des Präsidiums darf ich Sie herzlich zur kommenden Mitgliederversammlung des Bundesverbands Deutscher Volks- und Betriebswirte e.V. einladen. Diese findet am Samstag, 30. November 2019, im Seminaris CampusHotel in Berlin-Dahlem statt. Die Sitzung beginnt pünktlich um 10:00 Uhr und endet gegen 16:00 Uhr.

Die Tagesordnung wird in der nächsten Ausgabe „bdvb aktuell" Nr. 146 abgedruckt. Dabei ist zu beachten, dass Satzungsänderungen gemäß §14 der Satzung nur nach vorheriger Ankündigung vorgenommen werden können. Um eine rechtzeitige Bekanntmachung zu gewährleisten, reichen Sie Anträge bitte bis spätestens 9. September 2019 schriftlich in der Geschäftsstelle ein.

Wenn Sie bereits verbindlich wissen, dass Sie nicht persönlich an der Mitgliederversammlung teilnehmen können, besteht die Möglichkeit zur Übertragung Ihrer Stimme an ein anderes Mitglied Ihrer Bezirksgruppe bzw. Hochschulgruppe. Sie können hierfür den unten abgedruckten Abschnitt oder das Formular im Mitgliederbereich der bdvb-Homepage unter „Interna" verwenden.

Wir freuen uns auf das Wiedersehen und eine konstruktive Sitzung.



Prof. Dr. Malcolm Schauf, Präsident

ANMELDUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2019 »

Ich nehme an der Mitgliederversammlung am 30. November 2019 teil:

Mitgliedsnummer | Name, Vorname

Bezirksgruppe/Hochschulgruppe | PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

VOLLMACHT/STIMMRECHTSÜBERTRAGUNG

☐ Ich nehme an der Mitgliederversammlung am 30. November 2019 **nicht** teil und übertrage als ordentliches/außerordentliches Mitglied meine Stimme (mit Weitergaberecht) **an das Mitglied meiner Bezirks- bzw. Hochschulgruppe** (Mir ist bekannt, dass die Stimmrechtsübertragung ausschließlich unter Mitgliedern derselben Bezirks- oder Hochschulgruppe möglich ist.)**:**

Vor- und Zuname, Ort

Rahmenprogramm

Donnerstag, 28.11.2019, im Haus der Deutschen Wirtschaft, Breite Straße 29, 10178 Berlin

3. Berliner Podium zum SVR-Gutachten

„Wirtschaftspolitik in einer Zeit grundlegender Umbrüche"

mit dem Vorsitzenden des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung **Christoph M. Schmidt**, dem renommierten Volkswirtschaftler **Michael C. Burda** und **Kerstin Andreae, MdB**, Sprecherin für Wirtschaftspolitik der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Moderation: Bert Losse, WirtschaftsWoche
17:00 Uhr Einlass, 18:00 Uhr Beginn. Im Anschluss wird ein Imbiss gereicht. Die Teilnahme ist kostenlos.
Programm und Anmeldung unter: **www.bdvb.de/berliner-podium**

Freitag, 29.11.2019, im Haus der Land- und Ernährungswirtschaft, Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin

bdvb Verbandstag #BlueFriday

„Interessenvertretung in der Plattformökonomie"

mit dem Präsidenten des Europäischen Führungskräfteverbandes CEC European Managers und Hauptgeschäftsführer der ULA Vereinigung der deutschen Führungskräfteverbände **Ludger Ramme**, dem stellvertretenden Vorsitzenden und Geschäftsführer des Bundesverbands Deutsche Startups **Sascha Schubert** und weiteren Referenten.
12:00 Uhr Imbiss, 13:00 Uhr Beginn. Der Imbiss, Getränke während der Veranstaltung sowie das anschließende Buffet im nahegelegenen Restaurant Cinque sind in der Teilnahmegebühr inbegriffen. Unterstützerpreis € 85 | Normalpreis € 55 | Ermäßigt (Studierende) € 20
Programm und Anmeldung unter: **www.bdvb.de/bluefriday**

Übernachtungsmöglichkeit

Am Freitag, 29.11.2019, steht im Tagungshotel der Mitgliederversammlung Seminaris CampusHotel (von der Innenstadt ca. 30 Minuten entfernt, vom U-Bahnhof Dahlem-Dorf in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar) unter dem Stichwort „bdvb" ein Zimmer-Abrufkontingent zur Verfügung (EZ € 89/ DZ € 99 inkl. Frühstück). Buchung unter: 030 557797-0, E-Mail: berlin@seminaris.de (Stichwort „bdvb")

„Geht wählen" Weil Europa den Hochschulgruppen sehr am Herzen liegt, machten sie auf allen bdvb-Kanälen Werbung für die Europawahl 2019

Hochschulgruppenleiter-konferenz 2019 Nürnberg

Vom 17. bis zum 19. Mai kamen 21 Vertreter der bundesweit vertretenen Hochschulgruppen in Nürnberg für die erste Hochschulgruppenleiterkonferenz (HGLK) zusammen. An drei produktiven Tagen konnten sich die Vorstände der Hochschulgruppen vernetzen und sich zu Arbeit und Situation an den jeweiligen Universitäten austauschen.

Auf Einladung der Bezirksgruppe Nürnberg/Nordbayern trafen sich die Teilnehmer am Freitagabend zur Jahresveranstaltung mit Ehrengast Dr. Heinrich von Pierer, ehem. Siemens Chef. Er sprach u.a. zum Thema ,,Das 21. Jahrhundert im Zeichen des Drachen". Bei über 200 Gästen gab es an diesem Abend viele Gelegenheiten zum Netzwerken. So konnten sich nicht nur Studierende untereinander kennenlernen, sondern auch gleich zu den Bezirksgruppen-Mitgliedern Kontakte knüpfen.

Der Samstag startete in den Räumen der Evangelischen Hochschule Nürnberg. Der Bundesvorstand der Hochschulgruppen (BuVo) bot den überwiegend neuen Vorständen einen ausführlichen Überblick mit wichtigen Informationen zu den Themen Vorstandsarbeit, Veranstaltungsplanung und zum neuen Konzept des Firmenkontakt-Forums.

Am Nachmittag wurden zu den Themenschwerpunkten Social Media, Konzipierung einer nationalen Konferenz, Strategie / Leitbild und der Neugestaltung des Aktivit-Stipendiums Arbeitsgruppen gegründet, die sich intensiv mit dem jeweiligen Thema auseinandersetzten. Neben einer Kampagne zur bevorstehenden Europawahl entstanden hier auch Ideen zu internen Wettbewerben oder zu einem eigenen Slogan, mit dem Studierende gewonnen und besonders im Verband gehalten werden sollen.

Johannes Brandmann gab einen ausführlichen Überblick zu den Themen Vorstandsarbeit und Veranstaltungsplanung

In Arbeitsgruppen wurden die verschiedensten Themen bearbeitet

Ein erfolgreicher Konferenztag in den Räumen der Evangelischen Hochschule Nürnberg

In der Arbeitsgruppe „Firmenkontaktforum" konnten darüber hinaus auch unsere Gäste, der Beiratsvorsitzende Wilhelm Ungeheuer und der Vorsitzende der Bezirksgruppe Rhein-Main, Willi Rugen, ihre Expertise aus der bisherigen Verbandsarbeit einbringen. Einen besonderen Schwerpunkt des Wochenendes bildeten die Networking-Phasen, in denen die Studierenden genügend Zeit hatten, sich untereinander zu vernetzen, sich auszutauschen und zu unterstützen. Im Anschluss an einen erfolgreichen Konferenztag „entspannten" die Teilnehmer bei einem Besuch der Lasertag-Arena und ließen beim gemeinsamen Abendessen im lokalen Brauhaus den Tag Revue passieren.

Der Sonntag und damit der letzte Konferenztag stand noch einmal im Zeichen des Verbandes. Nach einer kurzen Einführung zur Aufstellung des Verbandes mit seinen Gremien und Funktionsträgern nutzte der BuVo die Möglichkeit, um auf laufende Projekte aufmerksam zu machen. So fand besonders das Mentoring-Programm großen Anklang und schnell die Bereitschaft, an diesem Förderungsprogramm teilzunehmen.

Aus dem Präsidium nutzten Vizepräsident Bodo Wißkirchen und Markus Englert die Gelegenheit, sich noch einmal mit den Studierenden auszutauschen. Besonders heiß diskutiert wurden die Partizipationsmöglichkeiten der Studierenden innerhalb des Verbandes.

Die erste HGLK des Jahres war nicht nur äußerst produktiv und anregend, wir haben auch sehr viel Unterstützung erfahren. Daher einen herzlichen Dank dafür an Education First, KPMG und die BG Nürnberg/Nordbayern. Ein besonderer Dank geht an Bodo Wißkirchen und Markus Englert, die uns bei der Planung und Durchführung der HGLK besonders unterstützt haben.

Wir freuen uns schon jetzt auf die nächste HGLK im Herbst 2019.
Der Bundesvorstand der Hochschulgruppen «

220 Gäste, darunter auch Teilnehmer der Hochschulgruppenleiterkonferenz, verfolgten den spannenden Talkabend

Das 21. Jahrhundert
im Zeichen des Drachen

220 Gäste beim exklusiven Talkabend der BG Nürnberg/Nordbayern mit Prof. Dr. Heinrich von Pierer

Am 17. Mai fand in Kooperation mit dem Mercedes-Benz-Autohaus Pickel in Erlangen das Jahresevent der BG Nürnberg/Nordbayern statt. Als Referent für den exklusiven Talkabend konnte der langjährige Vorstands- und Aufsichtsratsvorsitzende der Siemens AG, Prof. Dr. Heinrich von Pierer, gewonnen werden, Grandseigneur der deutschen Wirtschaft.

An der bis auf den letzten Platz gefüllten Veranstaltung nahmen zahlreiche Ehrengäste teil, darunter Dr. Elisabeth Preuß (Bürgermeisterin der Stadt Erlangen), Dr. Johann Schachtner (Generalsekretär Wirtschaftsbeirat Bayern), Norbert Gunkler (Aufsichtsrat 1. FC Nürnberg), Dr. Robert Pfeffer (Bezirksvorsitzender Mittelstandsunion). Zudem waren zahlreiche Funktionsträger des bdvb der Einladung des Vorsitzenden der BG Nürnberg/Nordbayern, Sebastian von Meding, gefolgt, darunter Präsidiumsmitglied Markus Englert, Wilhelm Ungeheuer – Vorsitzender des Beirats, Willi Rugen – Vorsitzender der BG Rhein-Main, sowie mit Elisa Baldeweg und Johannes Brandmann der BuVo der Hochschulgruppen und alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der an diesem Wochenende in Nürnberg stattfindenden Hochschulgruppenleiterkonferenz.

In seiner Einleitung warf Bodo Wißkirchen, bdvb-Vizepräsident, die Frage auf, ob China – ein Land, das wie ein schlafender Riese wirke – eher eine Chance für Deutschland und Europa ist, die es zu nutzen gelte oder eher eine Gefahr darstelle, vor der wir uns wappnen müssen. Professor von Pierer, ehemals langjähriger Vorsitzender des Asien-Pazifik-Ausschusses, gab tiefe Einblicke in das „Reich der Mitte". Er präsentierte während der Talkrunde einen fundierten, aber dennoch kurzweiligen Abriss über die Entwicklung Chinas in den letzten Jahrzehnten sowie die daraus entstandenen Herausforderungen und Aufgaben, vor denen das Land heute steht.

Zwei Schritte, so von Pierer, seien für den Aufstieg Chinas wesentlich gewesen. Der erste sei die Einführung einer „sozialistischen Marktwirtschaft", also die Verbindung von Staatswirtschaft mit marktwirtschaftlichen Elementen, durch Deng Xiaoping vor rund 40 Jahren gewesen. Der zweite wichtige Schritt sei die Öffnung des Landes durch Premierminister Zhu Rongji im Jahre 2001, als das Land der WTO beitrat. Bei der folgenden Marktöffnung und Liberalisierung sei China sehr behutsam vorgegangen. Die Politik der kleinen Schritte und der vorsichtigen Reformen erklärte von Pierer mit einem Zitat Dengs: „Eine Reise mit tausend Meilen beginnt mit einem ersten Schritt."

Die Erfolge Chinas seither seien beachtlich. Von Pierer verwies darauf, dass das Wachstum 25 Jahre lang zweistellig gewesen sei. Der Anteil Chinas am Weltbruttosozialprodukt stieg von vier Prozent im Jahr 1960 auf 16 Prozent gegenwärtig. Deutschlands Anteil, so führte von Pierer zum Vergleich an, läge zwischenzeitlich bei unter vier Prozent. Vielen nicht bekannt sei im Übrigen, dass Chinas Anteil vor

rund 200 Jahren bei rund 30 Prozent lag, bevor es in Folge des Opiumkrieges zurückfiel. Rund 600 Millionen Chinesen seien in den letzten Jahrzehnten aus der Armut geholt worden.

Von Pierer nannte insbesondere den Ausbau der Infrastruktur beeindruckend: moderne Flughäfen – auch in der Provinz, neue Seehäfen, Autobahnen und vor allem das Netz an Hochgeschwindigkeitszügen. Die deutsche Industrie sei mit 8.000 in China tätigen Firmen gut am Aufstieg beteiligt, allen voran die Automobilindustrie. VW verkaufe vier seiner elf Millionen Autos jährlich in China. China sei Deutschlands größter Handelspartner geworden.

Die innerpolitischen Herausforderungen an die chinesische Führung seien groß, so von Pierer. Korruption sei an der Tagesordnung, seit 2013 seien mehr als eine Million Amtsträger bestraft, ca. 150 Regierungsbeamte im Rang von Vizeministern abgesetzt oder verfolgt worden. Erheblichen Sprengstoff würde auch die Kluft zwischen Arm und Reich bergen. Während es 2003 keinen einzigen Milliardär in China gegeben habe, seien es heute laut UBS und PWC knapp 400. Zugleich gäbe es 600 Millionen arme Bauern. Arbeiter hätten durch Forderungen und Streiks Lohnerhöhungen von 8 bis 10 Prozent jährlich durchgesetzt.
Nicht unerwähnt ließ er die Umweltprobleme. China verbrenne so viel Kohle wie der Rest der Welt zusammen. Der Smog sei unerträglich und liege regelmäßig über einem großen Teil des Landes und verkürze laut einer Langzeitstudie im Fachblatt „Proceedings of the National Academy of Sciences" die Lebenserwartung im smoggeplagten Norden um fünf Jahre.

Kleinere und gelegentlich größere Unruhen, die teils brachial niedergeschlagen würden, beutelten das Land. Diese richten sich allerdings meist weniger gegen das System als solches, sondern gegen die örtliche Unterdrückung und häufig auch gegen lokale korrupte Verwalter.

Noch bestünden bei der breiten Schicht jedoch keine ernsthaften Zweifel, dass die Regierung weiter für die Verbesserung der allgemeinen Lebensverhältnisse sorgen wird. Die Legitimation der Staatspartei hänge seines Erachtens eng mit dem Wohlstand zusammen, gerade bei fehlenden demokratischen Mitbestimmungsrechten. Die wirklich größte Gefahr für das politische System sieht er in der Ausbreitung des Internets. Partei und Regierung würden versuchen, die Kontrolle und Beschränkung eines freien Informationsflusses erträglich zu gestalten. Bisher hätten die Einschränkungen daher noch zu keinen für den Staat wirklich gefährlichen Widerständen geführt.

Von Pierer erläuterte anhand des Seidenstraßenprojektes, in welches 1.000 Milliarden investiert werden sollen, dass China sich derzeit international stärker organisiert. Er verwies auf den Kauf des Hafens von Piräus für vier Milliarden Euro und auf die Initiative 16+1, in der China 16 Länder aus Zentral- und Osteuropa unter seiner Führung versammelt hat. Polen, Ungarn, Rumänien und andere europäische Länder würden sich über chinesische Investitionen freuen. Die EU sähe das und auch die bilaterale Vereinbarung zwischen dem EU-Kemland Italien und China kritisch. Bei vielen Ländern außerhalb Europas würden die Chinesen derzeit auf Widerstände stoßen, z.B. die Malediven, Sri Lanka, Malaysia.

China, heute die zweitgrößte Volkswirtschaft, werde laut allen bekannten Projektionen zur größten Wirtschaftsmacht aufsteigen. Insbesondere auf allen wichtigen Technologiefeldern verfolge China einen Masterplan: erneuerbare Energien, Kernenergie, Wasseraufbereitung, Umweltthemen, Landwirtschaft, Biotechnologie, Transportwesen, Gesundheit, Informations- und Kommunikationstechnik, Weltraumforschung, Flugzeuge, Fabrikprozesse, Laser, aber auch die nationale Verteidigung. Jedes Jahr würden in China 500.000 Ingenieure ausgebildet, in Deutschland seien es 50.000. Die diesbezügliche Auslese in China sei „brutal". Wer an höhere Schulen oder an Universitäten kommen will, müsse härteste Zulassungsprüfungen bestehen. Im Bereich der KI hätten die Chinesen in den letzten Jahren 30.000 Patente angemeldet.

Heinrich von Pierer appelliert im Hinblick auf China: „Zeit zum Ausruhen haben wir nicht!"

Hausherr und Sponsor Michael Pickel (r.), Inhaber Mercedes-Benz-Autohaus, beim Talk mit Bodo Wißkirchen, bdvb-Vizepräsident (l.) und Heinrich von Pierer (m.)

Von Pierer rief dazu auf, es sich im Land nicht bequem zu machen. Der deutsche Reformeifer sei ausbaufähig: „Zeit zum Ausruhen haben wir nicht." «

Die Eröffnungsrede des bdvb-Vizepräsidenten Bodo Wißkirchen zum exklusiven Talkabend der Bezirksgruppe Nürnberg/Nordbayern mit Prof. Dr. Heinrich von Pierer, aufgezeichnet am 17.05.2019 im Mercedes-Benz-Autohaus Pickel, Erlangen, finden Sie hier:

https://www.youtube.com/watch?v=93Gb7M8Mco8

BEZIRKS- & HOCHSCHUL-GRUPPEN

BG Berg-Mark zu Besuch im Innovationslabor des Fraunhofer IML Dortmund

BG Berg-Mark

Innovationslabor für hybride Dienstleistungen in der Logistik
Eine Lern- und Testfabrik für Logistik erlebten die Teilnehmer beim Besuch des Fraunhofer IML Dortmund auch interaktiv. Hier soll alles so einfach wie möglich zur effizienten Schulung und Leistungsbewertung dienen. Das Projektmodul „motion miners" zeigt fokusartig die soziale bzw. humane und wirtschaftliche Seite auf. Zunächst über Wearables neutral gesammelte Bewegungs- und Wartezeiten im Lager können durch maschinelles Lernen falsche Bewegungsabläufe aus ergonomischer Sicht identifizieren und verbessern helfen und dann freigegeben als Entlohnungssysteme dienen.

Das Projektmodul „Virtual Reality" zeigt u.a. einen virtuellen Kommissionier-Arbeitsplatz. Mittels einer Datenbrille werden in 3D Abläufe virtuell durchgespielt und die Zeit gemessen. Eine weitere Variante zeigt die Möglichkeit der Gestaltung eines eigenen optimierten Arbeitsplatzes in einer Halle. Die Integration eines Gabelstapler-Trainings ist vorgesehen. Ähnliches gilt für das Projektmodul „Drohnen" bzw. „Multicopter". Hier ermittelt u.a. eine automatische Drohne via Kamera den Lagerbestand. Das Projektmodul „Produktion und Logistik" zeigt brennglasartig bzw. repräsentativ diverse Formen von Assistenzsystemen in Industrie 4.0 und Logistik auf. Hierzu gehören die Montage von Komponenten eines Behälters mittels Assistenzsystem, die Platzierung von diesen Behältern auf einem Puffer und die Übergabe an ein fahrerloses Transportfahrzeug. Zudem werden Lasercutter als automatische Vorstufe und 3D-Drucker für eventuell zu ergänzende Teile eingesetzt. Der Mensch steht hier auch bildlich und damit symbolisch im Mittelpunkt dieser automatischen Infrastruktur. Das Projektmodul „smart maintenance" zeigt die mittels Augmented Reality unterstützte Wartung und Instandhaltung eines Motors und Teile einer auch real sichtbaren Fördertechnik. Über Telekommunikation unterstützt ein Experte den vor Ort befindlichen Mitarbeiter im Bedarfsfall.Bei dem Projektmodul „Verpackung" wird mittels Datenhandschuh die optimale Platzierung der Objekte visuell unterstützt. Beim Projektmodul „Transport 4.0" werden Bereiche wie automatisches Fahren und das Yardmanagement von der Schranke bis zum richtigen Tor von Lkw mittels Wearables demonstriert.

Eine anschließende einstündige Diskussion rundete den Besuch ab und ermöglichte den Blick weit über den Tellerrand hinaus.

BG Düsseldorf

oeconomicum live
„Ökonomische Entscheidungen im sozialen Kontext" lautete der Vortrag von Jun.-Prof. Dr. Gerhard Riemer am 26. März im Haus der Universität, Düsseldorf. Menschen treffen täglich ökonomische Entscheidungen. Diese Entscheidungen sind nicht nur geprägt von einem materialistischen Kalkül der Profit- oder Nutzenmaximierung, sondern sie werden auch beeinflusst vom sozialen Kontext: moralischen Codes, Vorurteilen und gruppenspezifischen Handlungszuschreibungen. Es wurden Beispiele aufgezeigt, wie die moderne ökonomische Forschung dazu beitragen kann, Handlungen von Menschen im gesellschaftlichen Kontext besser zu verstehen.

„Integration der europäischen Energiemärkte: regulatorische Herausforderungen und Konsequenzen für Verbraucher" war das Thema am 30. April im Haus der Universität, Düsseldorf. Referent Prof. Dr. Ulrich Heimeshoff zeigte in seinem Vortrag die Entwicklung der Marktintegration auf und diskutierte die damit verbundenen Probleme sowie den Zielerreichungsgrad und die Preisentwicklung für Energie im deutschen Endkundenmarkt. Darüber hinaus wurden die notwendigen Schritte zur effizienten Umsetzung der Energiewende im Rahmen der europäischen Marktintegration diskutiert.

„Vertraue niemanden außer dir selbst!? – Kooperatives Verhalten als essenzieller Faktor wirtschaftlichen Wachstums" war das Thema am 11. Juni im Haus der Universität, Düsseldorf. Referent Jun.-Prof. Dr. Andreas Lichter beleuchtete in seinem Vortrag die Bedeutung zwischenmenschlichen Vertrauens als Grundlage wirtschaftlichen Wachstums und legte anschaulich dar, wie staatliche Institutionen Vertrauen schaffen als auch zerstören können.

„Das junge Rheinland" im Kunstpalast Düsseldorf
Im Februar 2019 jährte sich zum 100. Mal die Gründung der Künstlervereinigung „Das Junge Rheinland", die der Kulturszene nach dem verlorenen Krieg ein Forum bot und die Vernetzung mit Künstlern anderer Regionen in Deutschland und Europa beförderte. Zu den Protagonisten gehörten die Maler Gert Wollheim, Max Ernst, Otto Dix sowie die Kunsthändler Alfred Flechtheim und Johanna Ey, die auch neben anderen das Kernstück der Ausstellung bildeten. Die BG Düsseldorf

HG Münster zur Brauereibesichtigung „Zum Schlüssel" in Düsseldorf

Die reaktivierte HG Nürnberg startet mit neuem Vorstand in das Semester

nutzte das Jubiläum zu einer exklusiven bdvb-Führung mit 15 Teilnehmern am 9. Mai im Kunstpalast Düsseldorf.

Forum Bundesbank: Megatrend Nachhaltigkeit – auch ein Thema für die Finanzmärkte ?
Der Einladung des bdvb zu der Vortragsveranstaltung in der Hauptverwaltung Nordrhein-Westfalen der Deutschen Bundesbank in Düsseldorf am 22. Mai 2019 folgten 23 Personen, darunter 13 Studierende der Hochschule Niederrhein mit ihrem Dozenten, bdvb-Mitglied Dr.-Ing. Markus Profijt Referent Henner Asche, Ständiger Vertreter des Leiters Zentralbereich Märkte der Deutschen Bundesbank, stellte die Positionierung der Bundesbank zur Nachhaltigkeit dar und zeigte auf, was nötig ist, damit die globalen Finanzmärkte ihren Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit leisten.

Exklusive bdvb-Führung durch das Haus der NRW-Parlamentsgeschichte auf Einladung des Landtags NRW
In der Villa Horion, Düsseldorf, trafen sich am 06. Juni 15 bdvb-Mitglieder und gingen auf eine Zeitreise durch über 70 Jahre der nordrhein-westfälischen Landtags- und Landesgeschichte – von der Geburtsstunde Nordrhein-Westfalens im Jahr 1946 bis in die Gegenwart.

HG Münster

Das Sommersemester startete mit der Verteilung von 300 Goodie-Bags an unserem Infostand auf dem Campus, Vorlesungsbesuchen und einem Stand bei der bekannten Aasee-Rallye in der Orientierungswoche der Erstsemester. Zu unserem Infoabend konnten wir daher nicht nur viele neue Leute begrüßen, beim anschließenden Treff in der Münsteraner Pinkus Brauerei konnten wir die neuen Mitglieder dann auch gleich besser kennenlernen.
Einen großen Erfolg konnten wir auf unserem Social-Media, Kanal erreichen: Für 500 Gefällt, mir-Angaben auf unsere Facebook, Seite bedankten wir uns mit der Verlosung eines Gutscheins.
In den ersten Treffen der HG ginge es dann in den einzelnen Ressorts um die Planung des kommenden Semesters. Wir starteten mit einer zweitägigen Bildungsreise nach Düsseldorf. Im praxisnahen Workshop mit KPMG zum Thema „Tax – Global Transfer Pricing" konnten wir unser Wissen erweitern und festigen. Den Abend verbrachten wir mit einer Brauereibesichtigung in der Altstadt. Design-Thinking – zu diesem spannenden Thema hatte uns Deloitte im Mai zu einem Workshop nach Köln eingeladen. Unsere Aufgabe: Als Consultant sollten wir für ein fiktives ÖNV-Unternehmen eine innovative Strategie auf Basis von Kundeninteressen entwickeln und diese durch Feedback weiterentwickeln. Die Produktideen konnten anschließend weiter vertieft und anhand von Methoden des Projektmanagements der Realisierung nähergebracht werden. Gleichzeitig wurde an einem Business Model Canvas gearbeitet, um die Idee in einen betriebswirtschaftlichen Rahmen zu bringen. Die Ergebnisse wurden letztendlich in der Runde präsentiert und diskutiert. Für den persönlichen Austausch ging es anschließend gemeinsam mit Deloitte in die Kölner Päffgen-Brauerei.

Unsere sportliche Seite lebten wir auch in diesem Jahr wieder auf dem WiWi-Cup der Uni Münster aus, bei dem unsere Mitglieder den bdvb als Fußballmannschaft vertreten haben.

HG Nürnberg

Am 16. Mai trafen sich 20 engagierte Studentinnen und Studenten der Technischen Hochschule Nürnberg und der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, sowie langjährige Mitglieder des bdvb im Herzen Nürnbergs um mit uns gemeinsam die Hochschulgruppe Nürnberg wieder zum Leben zu erwecken. Dabei waren mit Sebastian von Meding (Vorsitzender), Christian Odorfer (Beirat), Stefan Mächtlinger und Arthur König auch Mitglieder der Bezirksgruppe Nürnberg/Nordbayern vertreten. Elisa Baldeweg unterstütze uns in ihrer Funktion als Bundesvorstand der Hochschulgruppen.
In der Finca Bar Celona fiel um 16:00 Uhr der offizielle Startschuss unserer Neugründung. Auf der Tagesordnung stand zunächst die Wahl des Vorsitzenden und der einzelnen Vorstände. Jonas Fröhlich, welcher durch intensive Vorbereitung die Neugründung ins Leben rief, erhielt das Amt des Vorsitzenden. Zum Stellvertreter wurde Alper Yildirim gewählt. Neben dem Ressort Projekte mit Vorstand Stefanie Schramm gliedert sich unsere Hochschulgruppe in die Bereiche Marketing (Thusanth Lingeswaran), Corporate Relations (Bharath Kandeepan) und Public Relations (Sophia Hüttner). Um die Finanzen der Hochschulgruppe kümmert sich Serkan Koral.

Im historischen Wasserwerk Bockum erlebte die BG Ruhr-West eine Zeitreise in die Vergangenheit

Vorstand der BG Saarland/Trier/Luxemburg: v.l. Christoph Stein, Dr. Marion Hippchen, Prof. Dr. Markus Hehn. Es fehlt Stefan Kohler

Anschließend wurde das weitere Vorgehen besprochen. Dabei konnten wir von den Erfahrungswerten unserer Gäste stark profitieren.
Nach dem offiziellen Teil und dem gemeinsamen Fotoshooting kamen die Teilnehmer zu einem gemütlichen Come-Together zusammen. Mittlerweile fanden bereits mehrere Vorstandssitzungen statt, um nun unsere Hochschulgruppenarbeit tatkräftig in Fahrt zu bringen. Das erste Mitgliedertreffen an der Technischen Hochschule Nürnberg war sehr gut besucht. Das erste offizielle Treffen findet am 18. Juli statt. Wir freuen uns auf spannende Projekte und auf eine gute Zusammenarbeit innerhalb der Hochschulgruppe.

BG Rhein-Main und FG Wirtschaftsinformatik

Im Krypto-Modus

In einer gut besuchten Veranstaltung bei der Deutschen Bundesbank am 8. Mai suchten die FG Wirtschaftsinformatik und die BG Rhein-Main nach Antworten zum Thema Kryptotoken. Dr. Heike Winter und Markus Zschocke hielten einen spannenden Vortrag und erläuterten den anwesenden Verbandsmitgliedern und Gästen, weshalb es Kryptotoken an wesentlichen Merkmalen des Geldes mangelt. Dazu zählte unter anderem die eingeschränkte Tauschmittelfunktion und die nicht vorhandene Wertaufbewahrungsfunktion (Risiko des Totalverlusts). Auch erfuhren die Anwesenden, weshalb die Technologie nicht für den Massenzahlungsverkehr geeignet ist und warum die Bundesbank den Bereich im Sinne einer freien Marktwirtschaft unterstützt. Verglichen wurden die geldähnlichen Mittel mit Regionalwährungen, wie dem Chiemgauer, die eingeschränkt nutzbar sind. In der anschließenden Diskussion beteiligten sich die Teilnehmenden mit Beiträgen, die vom Hinweis der Kartellbildung bis hin zu einem generellen Verbot der Token reichten. Die BG ließ die Veranstaltung mit einem Get-together bei „Apfelwein Klaus" ausklingen. Die BG Rhein-Main freut sich auf die nächste Veranstaltung am 19. Juni mit Green Towers zum Thema „Neubau statt Sozialismus". Hierzu mehr im nächsten Heft.

BG Ruhr-West

Im April traf sich die BG Ruhr-West im Unperfekthaus in Essen, um das Spiel „Cash Flow" zu spielen. Es war ein unterhaltsamer Abend, bei dem es darum ging, mit einem gelungenen Mix aus Wagemut, betriebswirtschaftlichem Kalkül und dem gewissen Quäntchen Glück den eigenen Cashflow im Sinne von passivem Einkommen so zu optimieren, dass man am Ende aus der alltäglichen Tretmühle ausbrechen und auf die Überholspur des Lebens, den „Fast Track", aufsteigen kann.
Im Mai stand ein naturwissenschaftlich-technisch geprägter Abend auf dem Programm. Die BG nahm an einer Führung durch das Wasserwerk Wittlaer und das historische Wasserwerk Bockum der Stadtwerke Duisburg teil. Die Geschichte der Wasserversorgung der Stadt Duisburg, die Funktionsweise der Wasserwerke, die die Stadt Duisburg versorgen, sowie der natürliche Wasserkreislauf und die alltäglichen Anstrengungen, die die Mitarbeiter eines Wasserwerkes unternehmen, damit Menschen jeden Tag in den Genuss von sauberstem Trinkwasser kommen, beeindruckte die Teilnehmer nachhaltig. Das historische Wasserwerk Bockum bot eine Zeitreise in die Vergangenheit, bei der im neoklassizistischen Bau der Maschinenhalle die im Original erhaltenen Dampfkolbenpumpen und Wassergewinnungsanlagen bestaunt werden konnten. Wenn wir demnächst den Wasserhahn aufdrehen, werden wir über Wasser noch einmal ganz anders nachdenken!
Für dieses Jahr stehen noch weitere Veranstaltungen auf dem Programm. Nehmen Sie gern Kontakt mit uns auf!

BG Saarland/Trier/Luxemburg

Die Mitglieder der Bezirksgruppe trafen sich am 11. Mai zur Mitgliederversammlung in den Räumen der Ölmanufaktur Saarlouis. Nach dem Bericht des Vorstands stellte sich der bisherige Vorstand zur Wiederwahl. Dr. Marion Hippchen wurde in ihrem Amt als Vorsitzende ebenso bestätigt wie ihre Stellvertreter Prof. Dr. Markus Hehn (Region Trier), Christoph Stein (Region Saarland) und Stefan Kohler (Region Luxemburg).

Im Anschluss fand ein interessantes Leinseminar statt, im Rahmen dessen die Referentin und Heilpraktikerin Italia Wissenswertes über Leinsaat, Leinmehl und Leinöl berichtete und alltagstaugliche Anwendungsbeispiele gab. Eine Verköstigung schloss die gelungene Veranstaltung ab. «

Aus den Fachgruppen »»»

Aktuelles & Neuigkeiten

Fachgruppe Finanz- und Rechnungswesen/Controlling

Get-together der Fachgruppe in der Casita Mexicana

Am 27. April traf sich die Fachgruppe Finanz- und Rechnungswesen/Controlling in der Geschäftsstelle Düsseldorf zu ihrer zweiten Sitzung in diesem Jahr, in welcher über ein breites Spektrum von Themen aus dem Finanz- und Rechnungswesen diskutiert wurde.

Die Fachgruppe beschäftigt sich schon seit geraumer Zeit im Rahmen von Vorträgen von engagierten Fachgruppen-Mitgliedern mit der Thematik der Digitalisierung im Finanz- und Rechnungswesen. Diesmal stand eine besondere Variante der Digitalisierung, nämlich die Robotisierung im Rechnungswesen, auf der Agenda – ein Trend, der nicht nur auf die Verschlankung von Strukturen in Unternehmen abzielt. Robotisierung kann auch dazu beitragen, Menschen von einfachen, zeitraubenden und repetitiven Tätigkeiten zu entlasten und ihnen den Rahmen für mehrwertschaffende Aktivitäten zu geben. Ein weiteres – diesmal volkswirtschaftliches – Thema, welches lebhaft diskutiert wurde, war die Bedeutung von Target-2-Salden, die allerdings genauer zu verstehen sind, wenn man die „buchhaltungstechnische" Brille aufsetzt.

Nach der Sitzung kamen die Fachgruppen-Mitglieder noch zu einem kleinen Get-together in der Casita Mexicana Bilk in der Nähe der Geschäftsstelle zusammen, um noch weitere Themenbereiche des Fachgebietes wie bspw. Fragestellungen aus der internationalen Rechnungslegung, aber auch die Möglichkeiten weiterer Formen der Zusammenarbeit mit anderen Gruppen im Verband zu erörtern.

Die Fachgruppe Finanz- und Rechnungswesen/Controlling versteht ihre Fachgruppen-Sitzungen als ein sinnvolles Medium, um innerhalb des Verbandes den Erfahrungs- bzw. Wissensaustausch von Experten aus dem Rechnungswesen und Controlling voranzutreiben.

Die Fachgruppe wird seit November 2018 von Karoline Metz geleitet zusammen mit ihren Vorstandskollegen Matthias Gebhardt und Gunnar Ummen. Wenn Sie sich auch in unserer Fachgruppe engagieren möchten, nehmen Sie gerne Kontakt mit uns auf unter fg-fin-rw-controlling@bdvb.de. «

FG Bildungspolitik sucht Verstärkung

Das fortgesetzte Engagement des bdvb für ökonomische Bildung, insbesondere im Hinblick auf das Schulfach Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen, zeigt zunehmend Wirkung. So ist aus informierten Kreisen zu hören, dass eine unserer Kernforderungen – die einheitliche Umbenennung der betreffenden Schulfächer als „Wirtschaft-Politik" bis in die Sekundarstufe II – vom Ministerium aufgegriffen wurde. Das ist ein großer Erfolg, weil es die Einführung entsprechender Lehramtsstudiengänge nach sich ziehen kann.

Gemeinsam mit zahlreichen Partnern arbeiten wir nun auf eine bundesweite Initiative hin, die maßgeblich vom bdvb getragen wird.

Zur Mitwirkung an diesem und weiteren Projekten der Fachgruppe Bildungspolitik werden dringend interessierte Mitglieder gesucht. Bei Interesse wenden Sie sich an den stellvertretenden Vorsitzenden der Fachgruppe, Tobias Imberge, fg-bildungspolitik@bdvb.de «

Laden Sie als bdvb-Mitglied Freunde, Kollegen, Kommilitonen zu einer vorteilhaften Mitgliedschaft ein. Wir belohnen Ihren Einsatz mit einer Prämie von:

ab 1.7. halber Jahresbeitrag für 2019

€ **10** bei Studierenden,
€ **25** bei Studierenden mit Einkommen,
€ **100** bei ordentlichen/fördernden Mitgliedern und
€ **100** bei Firmenmitgliedschaften.

Fordern Sie Ihr Werbepaket in der Geschäftsstelle an. Am einfachsten ist es, auf unseren aktuellen Internetauftritt zu verweisen.

Der Mitgliedsbeitrag beträgt pro Kalenderjahr:

- ☐ € 149 jährlich – Einzelmitglied
- ☐ € 53 jährlich – Studierende
- ☐ € 99 jährlich – Studierende mit regelmäßigem Einkommen (über BAföG-Grenze)
- ☐ € 400 jährlich – fördernde Mitglieder (Firmen, Behörden, Verbände und Organisationen)

Mit * gekennzeichnete Felder sind Pflichtfelder

Anrede* ☐ Herr ☐ Frau

Titel

Name*

Vorname*

Straße*

PLZ/Ort*

(Nur bei Firmenmitgliedschaft Ihre Firmenadresse angeben, sonst bitte Privatanschrift)

Telefon*

Fax

Mobil

E-Mail*

Geb.-Datum*

Datum/Unterschrift*

Angaben zum Studium/Beruf

Akademischer Abschluss

Examensjahrgang

Hochschule u. Ort*

Berufliche Position/Funktionsbereich

Firma/Organisation

Branche

Studiengang u. Semester

SEPA-Lastschriftmandat / Einzugsermächtigung

Um die Mitgliedsbeiträge von Ihrem Konto einzuziehen, muss eine Einzugsermächtigung in schriftlicher Form vorliegen. Aus organisatorischen Gründen erbitten wir vorab Ihre Kontodaten zwecks Bearbeitung:

Kontoinhaber

Geldinstitut

IBAN

BIC

Ich habe ein neues Mitglied geworben

Name

Vorname

Mitglieds-Nr.

Straße

PLZ/Ort

Im Rahmen meiner Mitgliedschaft gestatte ich dem bdvb die Verarbeitung und Nutzung meiner personenbezogenen Daten zu folgenden Zwecken: Eintrag ins verbandsinterne Mitgliederverzeichnis „Meinbdvb", vorübergehende zweckgebundene Weitergabe an beauftragte Service-Partner des bdvb, Veröffentlichung meines Namens im Mitgliedermagazin „bdvb aktuell" (Nichtgewünschtes bitte streichen). Die Einwilligung kann jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden.

Bitte zurücksenden an:
Bundesverband Deutscher Volks- und Betriebswirte e. V.
Florastraße 29
40217 Düsseldorf

oder nutzen Sie den Online-Antrag direkt unter
www.bdvb.de/mitmachen/mitglied-werden/

Ihre Vorteile als Mitglied

In der Mitgliedschaft enthalten:

- bdvbKompetenzPass – Aktivitäten-Nachweis zur Vorlage bei Bewerbungen, Geschäftsanbahnungen etc.
- Kostenlose Erstanalyse der Bewerbungsunterlagen
- Arbeitsrechtliche Erstberatung durch einen Fachanwalt im bdvb
- Regionale Veranstaltungen der Bezirks- und Hochschulgruppen sowie bundesweite Fachtagungen und Weiterbildungsangebote
- Vorträge, Workshops, Unternehmensbesichtigungen
- Berufsbezogene Fachgruppenarbeit
- Informationen / Tipps / Empfehlungen
- das Netzwerk für Ökonomen

Sie erhalten Vergünstigungen bei:

- Literatur
- Karriereberatung
- Weiterbildungsseminaren / Tagungen

- bdvb-Vorteilswelt bei Corporate Benefits exklusive Mitgliederangebote zu Mietwagen, Reisen, Hotels, Sport, Versicherungen u.v.m.

Vergünstigte Doppelmitgliedschaft mit:

- Deutscher Fachjournalisten-Verband (DFJV)
- Forum F3
- GABAL
- VÖWA (Österreichische Ökonomen)

Immer informiert:

„bdvb aktuell"
das Mitglieder-Magazin
(quartalsweise)

www.bdvb.de – das Online-Angebot im Internet, monatlicher Newsletter

die **„WirtschaftsWoche"**
52 x pro Jahr digital
als eMagazin und App
für iPad und iPhone

Sixt Gold Card
und bis zu 10 Prozent
Rabatt auf Mietwagen
und Transporter

€uro, das Monatsmagazin
für Wirtschaft, Börse und
private Finanzen

Focus und Focus Money,
das zukunftsorientierte
Nachrichtenmagazin als E-Paper
für bdvb-Mitglieder gratis

NEU:

corporatebenefits
Vorteile für Mitglieder

Netzwerke Sachsen, Thüringen, Schwaben und Bodensee
Wirtschafts-Talks und Unternehmer-Tage
zu „Netzwerkpartner"-Preisen

Das Mitglied hat das letzte Wort

Carl-Ludwig Dörwald

In jeder Publikation ist die letzte Seite eine ganz besondere Seite. Im bdvb aktuell wird dieser Platz unseren Lesern zur Verfügung gestellt.

Seit fast 30 Jahren ist Carl-Ludwig Dörwald als Volkswirt mit der Versicherungsbranche in China beschäftigt. So brachte er Mitte der 90er Jahre den Gerling-Konzern dorthin, beriet die chinesische Versicherungsaufsichtsbehörde, begleitete die DKV in Asien und ist derzeit im Aufsichtsrat von INSUPRO, einem chinesischen Berater für betriebliche Altersversorgung (BAV) tätig. Er ist zum Governor des Rotary Distrikts 1850 gewählt worden und kümmert sich seit dem 1. Juli 2018 um über 80 Clubs mit über 3.200 Rotariern.

Ein Quantensprung im chinesischen Versicherungsmarkt

Mitte der 90er Jahre gab es nur eine Versicherungsabteilung bei der Peoples Bank of China, kein Versicherungsgesetz, keine Spartentrennung, drei Versicherer – Lebens- und Krankenversicherung waren unbekannt. Heute tummeln sich hunderte Versicherer zum Teil als Sparten- oder als regionale Anbieter.

WTO Beitritt Chinas

Katalysator dieser Entwicklung war Chinas Wunsch auf Mitgliedschaft in der Welthandelsorganisation WTO. Ich habe die EU bei den Beitrittsverhandlungen in Versicherungsfragen beraten. Als Ergebnis konnten wir eine sukzessive Öffnung des Versicherungsmarktes festhalten. Als Nebeneffekt erhielt mein damaliger Arbeitgeber die Erlaubnis, in einem bis dahin für Ausländer verschlossenen Markt eine Lizenz zu beantragen.

Hi-Tech in der chinesischen BAV

Doch nicht nur die Öffnung des Landes für ausländische Versicherer führte zu einem intensiven Wettbewerb im Markt, sondern auch die zunehmende Technisierung und Professionalität der Anbieter. Neue Sparten entstanden, wie Lebens-, Kranken-, Kreditversicherung. Die BAV war praktisch bis Mitte der 90er Jahre absolut unbekannt. Heute ist es ein boomender Markt, in dem sich wenige Anbieter professionell bewegen. Dazu gehört die klassische BAV in allen Facetten (z.B. Cafeteria-System), doch viel mehr die private Zusatz-KV.

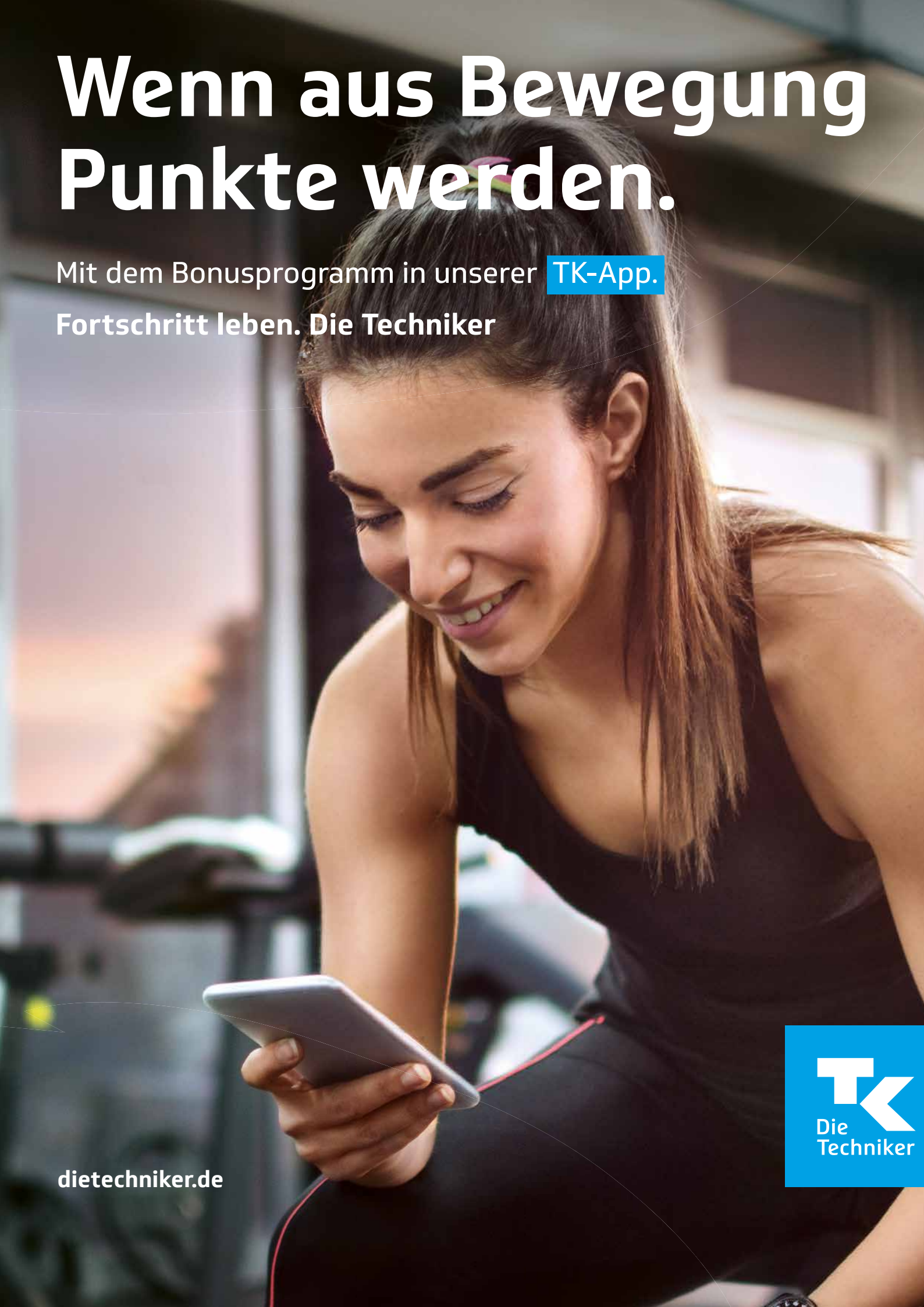
Innovation und Schnelligkeit sind Schlüsselworte in China. INSUPRO steht beispielshaft für diese Entwicklung. Gegründet in Peking als reiner Versicherungsmakler stehen jetzt IT unterstützte Beratungssysteme im Vordergrund. In einem Land, wo das Mobiltelefon nicht nur das wichtigste Kommunikationsmittel ist, sondern auch als Zahlungs- und Reservierungsmittel fungiert, ist modernste Technologie nicht wegzudenken.

Ich will hier nicht auf das derzeitig viel diskutierte, zunehmend perfekter werdende Überwachungssystem und das Social, Credit-System in China eingehen. China ist bestrebt, auf dem Gebiet der künstlichen Intelligenz international führend zu sein. In den Unternehmen werden modernste Systeme eingesetzt, um Versicherungsprogramme so aufzubauen, dass diese anwenderfreundlich von Unternehmen benutzt werden können. So wurde beispielsweise für ein Taxi-Unternehmen in Peking mit tausenden von Mitarbeitern eine Zusatz-KV mit einer App, über die jeder Angestellte seine Krankenhausrechnung einscannen kann, um eine zeitnahe Schadenabrechnung zu ermöglichen, entwickelt. Für die derzeitige Generation stellen die Krankheitskosten der Eltern ein hohe unkalkulierbares Risiko dar, das auch die Existenz der Familien stark beeinträchtigt. Hier sind Lösungen gefragt, wie z.B. KV-Policen, wo Angestellte ihre Eltern mitversichern können.

China ist nicht nur ein Land mit einer starken Regierung, die bestrebt ist, alles überall im Lande kontrollieren zu wollen. Es ist auch ein Land, welches nur so brodelt von dem Bestreben, neue Technologien zu entwickeln und auszuprobieren. «

AUTOREN-HINWEIS

Sie möchten für die nächste oder eine darauffolgende Ausgabe einen Artikel veröffentlichen? Bitte senden Sie Ihr Thema und Ihre Rufnummer an bodo.wisskirchen@bdvb.de. Die Veröffentlichung wird als Namensartikel des jeweiligen Autors erscheinen, sodass kenntlich ist, dass die Meinung des Verfassers nicht die Meinung des bdvb widerspiegeln muss. Der Text ist begrenzt auf **maximal 3.500 Zeichen** (inkl. Leerzeichen).


Wenn aus Bewegung Punkte werden.
Mit dem Bonusprogramm in unserer TK-App.
Fortschritt leben. Die Techniker
dietechniker.de
Die Techniker

ICH? ALLES ANDERE ALS

EGAL

Jeder 5. Arbeitnehmer in Deutschland wird berufsunfähig und ist jünger als 45 Jahre*. Gehe kein Risiko ein. Sichere Dich jetzt ab!

Stiftung Warentest
Finanztest
SEHR GUT (1,5)
Allianz Tarif SBU PLUS OBUU
Im Test: 74 Berufsunfähigkeitsversicherungen
Ausgabe 07/2017
www.test.de
17YS22

www.young-protect.de

YoungProtect
Ein Angebot von Rockenfeller & Pflüger Allianz

*Quelle der Statistik: BU Anzahl Arbeitnehmer: Statistisches Bundesamt, 2015.