

Reiner Basowski/Gerd Pohl (Hrsg.)

# Hamburg: Internationale Metropole



**Vom kolonialen Erbe zur Globalisierung:  
Wirtschaften, Wohnen, Arbeiten, Leben**

Reiner Basowski / Gerd Pohl (Hrsg.)  
Hamburg: Internationale Metropole

*Reiner Basowski*, Ökonom, ist aktiv bei dem globalisierungskritischen Netzwerk attac in Hamburg.

*Joachim Bischoff*, Dr., Ökonom und Publizist, ist Mitherausgeber der Zeitschrift Sozialismus.

*Gertrud Falk*, Sozialwissenschaftlerin, ist Mitarbeiterin in der Geschäftsstelle von FIAN, der Menschenrechtsorganisation für das Recht auf Nahrung.

*Katja Karger* ist Vorsitzende des DGB Hamburg.

*Bianca Kühl*, Dr., Politikwissenschaftlerin, arbeitet beim DGB-Bundesvorstand in der Abteilung Internationale und Europäische Gewerkschaftspolitik in Berlin.

*Bernhard Müller*, Sozialwissenschaftler und Publizist, ist Redakteur der Zeitschrift Sozialismus und Mitglied des Teams des VSA: Verlags in Hamburg.

*Gerd Pohl*, Sozialwissenschaftler, engagiert sich für FIAN, die Menschenrechtsorganisation für das Recht auf Nahrung, Mitherausgeber von »Armes Reiches Hamburg« (Hamburg 2011) und »Hamburg: Gespaltene Stadt« (Hamburg 2013).

*Jürgen Stahn*, Dr., Sozialwissenschaftler, war langjähriger Referent von »Brot für die Welt« in Lateinamerika.

*Heike Sudmann*, Stadtplanerin, ist stellvertretende Vorsitzende und parlamentarische Geschäftsführerin der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft, Fachsprecherin für Stadtentwicklungs-, Wohnungs- und Verkehrspolitik.

*Gerhard Weiß*, Dr., Sozialwissenschaftler, ist arbeitsorientierter Technologieberater in Hamburg.

Reiner Basowski / Gerd Pohl (Hrsg.)

# **Hamburg: Internationale Metropole**

Vom kolonialen Erbe zur Globalisierung:  
Wirtschaften, Wohnen, Arbeiten, Leben

[www.vsa-verlag.de](http://www.vsa-verlag.de)

© VSA: Verlag 2016, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg  
Alle Rechte vorbehalten  
Umschlagfotos: VSA: Archiv  
Druck und Buchbindearbeiten: Beltz Bad Langensalza GmbH  
ISBN 978-3-89965-708-1

# Inhalt

Reiner Basowski / Gerd Pohl <b>Hamburg: Internationale Metropole</b> .....	7
---	---

## VOM KOLONIALEN ERBE ZUR GLOBALISIERUNG

Reiner Basowski <b>Die Stadt der Pfeffersäcke</b> .....	19
Hamburg und der Freihandel	

Jürgen Stahn <b>Zwischen Ausbeutung und Solidarität</b> .....	37
Hamburg und Lateinamerika	

Gerhard Weiß <b>Städtepartnerschaft und »Koloniales Erbe«</b> .....	59
Hamburg – Shanghai	

Gertrud Falk <b>Coffee to go</b> .....	81
Postkoloniale Landnahme	

## WIRTSCHAFTEN, WOHNEN, ARBEITEN, LEBEN

Joachim Bischoff / Bernhard Müller <b>Schifffahrt, Hafenwirtschaft, Eventökonomie</b> .....	96
Gibt es Alternativen zur Krise der maritimen Wirtschaft?	

Heike Sudmann <b>Aus Speicherstadt wird HafenCity</b> .....	118
Gentrifizierung einst und heute	

Katja Karger / Bianca Kühl

**Globalisierte Arbeit und internationale Solidarität** ..... 133

Wie Gewerkschaften den Herausforderungen  
der weltweiten Wirtschaft begegnen

Gerd Pohl

**Auf dem richtigen Kurs?** ..... 148

Geschichte und Gegenwart globaler Stadtentwicklung:  
Fehlentwicklungen und Alternativen

Reiner Basowski / Gerd Pohl

# Hamburg: Internationale Metropole

Hamburg ist eine lebenswerte und attraktive Metropole. Internationalisierung und Weltoffenheit gehören zum Leben in der Hansestadt, ebenso wie eine lange Tradition internationaler Handelsbeziehungen. Als »Tor zur Welt« wird die Hansestadt historisch durch den Kolonialismus und aktuell durch die neoliberale Globalisierung geprägt. Hamburg – so der erklärte Wille des rot-grünen Senats und des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz – soll auch zukünftig in der globalen Handelsliga mitspielen. Chancen der Globalisierung sollen genutzt werden, um wirtschaftliches Wachstum und sozialen Fortschritt zu fördern.

Schattenseiten dieser Entwicklung zeigen sich innerhalb und außerhalb der Hansestadt. Die Rolle Hamburgs als internationale Metropole in Zeiten der Globalisierung steht im Fokus der Stadtpolitik. Es ist daher eine verstärkte Ausrichtung der Politik auf die Internationalisierung zu verzeichnen. An Beispielen der Hafententwicklung, der Städtepartnerschaft mit Dar es Salaam, der Migration sowie des globalen Kaffeehandels wird deutlich, welche Probleme sich daraus für Hamburg und für andere Teile der Welt ergeben.

## Sozial- und umweltverträgliche Hafententwicklung?

Der Hafen ist nicht nur eines der Wahrzeichen der Stadt, sondern auch ihre wirtschaftliche Lebensader. Als internationaler Verkehrsknotenpunkt verbindet der Hafen Hamburg mit der Welt. Dabei ist er zugleich postkolonialer Erinnerungsort und Zukunftswerkstatt. Im Hafentbild dominieren inzwischen die Containeranlagen. Für die BewohnerInnen der Hansestadt und ihre BesucherInnen gibt es zudem zahlreiche Schiffe zu sehen – von Containerschiffen, Massengutfrachtern, Hafenschleppern, Tankern, immer mehr Kreuzfahrt-



schiffen bis hin zu Hafenfähren, Segel- und Motorbooten. Im Hafen wird gearbeitet, gewohnt und gelebt. Er ist Eventraum, Partymeile, Filmkulisse und Tourismusmagnet. Für viele Menschen ist der Hafen eine Projektionsfläche für Freiheit, Erinnerungen und Sehnsüchte.

Durch eine neue Politik der Stadtentwicklung entwickelte sich eine urbane Hafennutzung. Ehemalige Hafenflächen wurden für die Stadtentwicklung erschlossen, wie die HafenCity. Am Elbufer gibt es zunehmend maritime Büroarchitektur und exklusive Wohnungen. Immer mehr Hafenquartiere sollen aufgewertet, mit Infrastruktur versehen und privatisiert werden. Diverse Projekte der Stadtentwicklung und vor allem Wirtschaftsinteressen stehen jedoch im Widerspruch zur Sozialverträglichkeit. Die Aufwertung führt zu sozialer Verdrängung, denn gerade in hafennahen Quartieren leben noch viele einkommensarme Bürger in bezahlbaren Wohnungen.

Der Transport radioaktiver Gefahrgüter durch den Hafen birgt große Risiken für die Umwelt und die Bevölkerung. Am 1. Mai 2013 kam es beispielsweise zu einem Brand auf dem Atomfrachter »Atlantic Cartier« vor der Fischauktionshalle. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich dort viele Menschen auf den Mai-Feiern des Deutschen Gewerkschaftsbunds (DGB). In der HafenCity fanden zugleich Veranstaltungen des Evangelischen Kirchentags statt. Die Havarie war äußerst gefährlich – auch weil die Sicherheitsmaßnahmen nur zum Teil funktionierten. Eine Katastrophe konnte gerade noch verhindert werden. Der Transport atomarer Güter durch den Hafen sollte durch den Senat aus Sicherheitsgründen verboten werden.

Elbe und Hafengebiete müssen besser vor Umweltschäden geschützt werden, die sich aus vielfältigen giftigen Belastungen ergeben. Auf die Umweltverträglichkeit wird bei der Stadt- und Hafentwicklung zu wenig Rücksicht genommen. Die europaweit geltenden Grenzwerte zur Luftreinhaltung werden in Hamburg in Gebieten, in denen mehr als 200.000 Einwohner leben, überschritten. Dies kann zu Erkrankungen der Atemwege und Herz-Kreislauf-Störungen führen. Das Kohlekraftwerk Moorburg kann beispielsweise eine massivere Luftverschmutzung verursachen als der gesamte Hamburger Straßenverkehr.

Container- und Kreuzfahrtschiffe fahren, um Kosten zu sparen, mit giftigem Schweröl. Durch die Abgase der im Hafen liegenden Schiffe

kommt es zu einer extrem hohen Luftverschmutzung. Der benötigte Strom wird aus Kostengründen von den Generatoren der Schiffsdieselmotoren erzeugt. Schadstoffarme Energien und der Einbau von effizienter Abgastechnik werden bisher nicht genutzt. Um die Emissionen von Kreuzfahrtschiffen während der Liegezeiten im Hafen zu senken, gibt es verschiedene Möglichkeiten, z.B. kann eine Versorgung durch Landstrom erfolgen, wenn dafür die technischen Voraussetzungen geschaffen werden.

Das Ökosystem der Elbe wird durch die geplante Elbvertiefung erheblich beeinträchtigt. Bereits jetzt kommt Schlick von der Nordsee in den Hamburger Hafen und setzt sich in den Hafenbecken ab. Mehr als 11 Millionen Kubikmeter Sediment wurden seit 1995 aus dem Hafen gebaggert. Mit einer weiteren Vertiefung käme es zu erhöhter Ablagerung von teilweise giftigem Schlick. Zudem wird durch die Elbvertiefung die Flut stärker. Es gelangen mehr Sedimente in den Hafen, die wieder in die Nordsee zurücktransportiert werden müssen. Darüber hinaus führt die Elbvertiefung zu einer weiteren Gefährdung für Fische und Pflanzen. Die Hochwassergefahr wird weiter zunehmen.

Auch durch das Kohlekraftwerk Moorburg kommt es zu einer erheblichen Belastung der Elbe und ihres Ökosystems, denn es wurde dem Unternehmen Vattenfall erlaubt, große Wassermengen für Kühlzwecke aus der Süderelbe zu entnehmen und diese erwärmt in den Fluss zurückzuleiten. Die EU sieht darin eine Verletzung des europäischen Naturschutzrechts und hat ein entsprechendes Verfahren gegen Hamburg eröffnet.

Möglich wurde die umstrittene Genehmigung überhaupt nur, weil Vattenfall Hamburg auf der Grundlage der im Jahr 1998 in Kraft getretenen Europäischen Energiecharta – einem Handels- und Investitionsvertrag für Energie – mit einer Klage über 1,4 Milliarden Dollar vor einem privaten Schiedsgericht der Weltbank (ICSID) in Washington unter Druck gesetzt hatte. Dieses Vorgehen belegt, welche negativen Folgen internationale Handelsverträge mit privaten Schiedsstellen auch für Hamburg haben können. Derartige Klagemöglichkeiten sind in den von der EU mit Kanada und den USA verhandelten sogenannten Freihandelsabkommen (etwa TTIP, CETA & Co.) ausdrücklich vorgesehen.

## Städtepartnerschaft mit Dar es Salaam

Stadt und Hafen haben sich zu einem Knotenpunkt innerhalb eines internationalen Netzwerks entwickelt. Im 12. Jahrhundert bildete sich das Städtenetzwerk der Hanse. Hamburg wurde im 19. Jahrhundert zu einer internationalen Hafen- und Handelsstadt. Die Elbmetropole unterhält inzwischen zahlreiche Partnerschaften. Dazu gehören folgende Städte: St. Petersburg, Marseille, Shanghai, Dresden, Leon, Prag, Chicago sowie Dar es Salaam. Weiterhin gibt es im Rahmen von Hafenpartnerschaften einen regelmäßigen fachlichen Wissensaustausch mit Yokohama, Kaohsiung, Shanghai, Montevideo, Dar es Salaam, Shenzhen und Busan.

Die Partnerschaft zwischen Hamburg und Dar es Salaam ist ein Beispiel für eine neue Beziehung mit kolonialer Vergangenheit, ungleicher Entwicklung und Zukunftschancen, deshalb soll auf sie ausführlicher eingegangen werden.

Dar es Salaam hat einen großen Seehafen und gilt als Tor für ganz Ostafrika. Mit mehr als vier Millionen Einwohnern ist sie die größte Stadt und das wirtschaftliche Zentrum von Tansania. Das Land ist heute eines der wichtigsten kaffeeproduzierenden Länder Afrikas. Tansania gehört zugleich zu den ärmsten Ländern der Welt. Die Städtepartnerschaft zwischen Hamburg und Dar es Salaam besteht seit dem Jahr 2010. In Hamburg befindet sich ein Generalkonsulat Tansanias und in der HafenCity wurde 2013 der Dar-es-Salaam-Platz eingeweiht. Zwischen den Behörden beider Städte gibt es einen Wissensaustausch. Allerdings sind die zivilgesellschaftlichen Kontakte noch ebenso wenig entwickelt wie die Thematisierung des kolonialen Erbes. Die kritische Auseinandersetzung mit der kolonialen Vergangenheit sollte jedoch zur Städtepartnerschaft gehören.

Der sogenannte Tansania-Park ist eine Denkmalanlage in Hamburg-Jenfeld auf dem Gelände der ehemaligen Lettow-Vorbeck-Kaserne, deren Einweihung und Namensgebung seit mehr als einem Jahrzehnt strittig ist. Auf dem ehemaligen Kasernengelände befinden sich zahlreiche Militär- und Kolonialsymbole. Im Park stehen das Schutztruppen-Ehrenmal aus der Zeit des Faschismus sowie zwei sogenannte Askari-Reliefs. Die Denkmäler sollten auch der moralischen Mobilmachung für den Zweiten Weltkrieg dienen. Es wurde zu Recht

kritisiert, dass sie eine Verharmlosung von Kolonialgeschichte und Nazi-Hinterlassenschaften darstellen. Der Park wurde schon 2003 im Gedenken an die Opfer des Kolonialismus in einer symbolischen Aktion in *Mohammed Hussein Bayume Park* umbenannt, nach einem im KZ Sachsenhausen ermordeten ehemaligen Askari. Hamburger Initiativen setzen sich dafür ein, dass dort ein Ort entsteht, der ein würdevolles Gedenken an die Opfer der deutschen Kolonialherrschaft ermöglicht.

Tansania war von 1885 bis 1918 Teil der deutschen Kolonie Deutsch-Ostafrika und hatte zu dieser Zeit etwa sieben Millionen Einwohner. Darunter befanden sich gut 5.000 Europäer, davon nur 882 deutsche Siedler. Etwa 70.000 Afrikaner leisteten überwiegend Zwangsarbeit auf den Plantagen. Im Usambara-Gebirge wurden die ersten Kaffeeplantagen angelegt. Unter den deutschen Siedlern und Kolonialkaufleuten gab es dabei nur wenige, die der Legende vom »Ehrbaren Kaufmann« entsprachen. Sie waren in der Mehrzahl frühe »Global Player«, die ohne Rücksicht auf die einheimische Bevölkerung ihren wirtschaftlichen Vorteil realisierten.

Carl Peters, der als Begründer der Kolonie Deutsch-Ostafrika gilt, war ein Rassist mit ausgeprägten sadistischen Neigungen. Durch sein brutales Vorgehen gegen die afrikanische Bevölkerung kam es zu Aufständen. Die kolonialkritische Presse verlieh ihm den Beinamen »Hänge-Peters«. Unter Afrikanern war einer seiner Spitznamen »blutige Hand«. Er gehört in eine Reihe mit anderen deutschen Kolonialverbrechern wie Hermann von Wissmann, Paul von Lettow-Vorbeck, Hans Dominik und Alfred von Waldersee, nach denen in Hamburg noch immer Straßen benannt sind. Von 1888 bis 1891 war von Wissmann Reichskommissar und von 1895 bis 1896 Gouverneur von Deutsch-Ostafrika. Wegen seiner grausamen Strafexpeditionen war Hermann von Wissmann berüchtigt.

Die afrikanische Bevölkerung wehrte sich gegen die Fremdherrschaft. Es kam zu vielen langjährigen Aufständen und Kolonialkriegen. Der Maji-Maji-Aufstand brach im Jahr 1905 aus und dauerte bis 1908. Seine Niederschlagung wird als eines der schlimmsten Verbrechen der deutschen Kolonialgeschichte bezeichnet, dem Schätzungen zufolge 300.000 Menschen zum Opfer fielen.

## Neokoloniale Abhängigkeit und Zukunftschancen

In Afrika leben mehr als eine Milliarde Menschen. Über ein Drittel von ihnen, etwa 380 Millionen, haben weniger als 1,25 Dollar pro Tag zur Verfügung. Sie leben laut Weltbank unterhalb der Armutsgrenze. Das Erbe der kolonialen Vergangenheit wiegt schwer. Die Versklavung großer Teile der afrikanischen Bevölkerung, Zwangsarbeit auf den Plantagen, die Plünderung und der Raub von Rohstoffen gehören zum kolonialen Erbe.

Hamburg hatte während der Kolonialzeit vielfältige Handelsbeziehungen zu Afrika. Davon zeugen Kolonialarchitektur und Erinnerungsorte, die trotz starker kriegsbedingter Zerstörungen noch im Stadtbild und Hafen präsent sind. In der Innenstadt sind dies u.a. das Afrika-Haus, das Völkerkundemuseum, das Hauptgebäude der Universität und die Speicherstadt. Im Hafen befinden sich u.a. die Ölmühle Hamburg, der Roll-on-Roll-off Terminal O'Swaldkai, der Bananenterminal am Hansahafen, die ehemals Norddeutsche Affinerie, jetzt Aurubis AG am Peute-Kanal, sowie der Baakenhafen als Liegeplatz für die ehemalige Woermann-Linie. Die Hansestadt ist als ehemalige Kolonialmetropole eingebunden in den historischen Prozess der Globalisierung. In den Hamburger Hafen kommen heute aus afrikanischen Ländern beispielsweise Kakao, Kaffee, Früchte und Palmöl. Nach Afrika werden neben Überschussprodukten der Agrarindustrie getragene Kleidung, alte Autos sowie Schiffe, die zu verschrotten sind, exportiert.

Die Ursachen für die Probleme Afrikas sind komplex: Willkürliche Grenzziehungen aus der Kolonialzeit, die Ausrichtung auf Monokulturen, fehlende Industrialisierung, Rohstoffexport, massive Defizite des Bildungswesens, die Schuldenfalle etc. Hinzu kommen weitere Faktoren, die die Entwicklung behindern, wie autoritäre Regime und Korruption. Afrika befindet sich in einem Teufelskreis von ökonomischer Abhängigkeit, Armut und Hunger. Die neokoloniale Ausbeutung durch transnationale Konzerne wird mit Handelsabkommen abgesichert. Von einer Win-win-Situation, von Handelsverträgen auf gleicher Augenhöhe, von fairem Handel kann keine Rede sein.

Das neoliberale Handels- und Wirtschaftssystem behindert die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Kontinents. Dabei muss

die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in den Ländern Afrikas differenziert betrachtet werden. Es gibt inzwischen in einigen Ländern Hoffnung auf eine positive Entwicklung. Die Nachfrage nach afrikanischen Rohstoffen aus China ist immens und wächst. Afrikas Abhängigkeit von westlichen transnationalen Konzernen hat sich dadurch reduziert. Riesige Gold-, Öl- und Gasreserven, Diamantenminen, Eisenerzvorkommen, Kupfer- und Kobaltminen sowie das Wasserkraftpotenzial des Kongo könnten genutzt werden, um mit den Einnahmen die Infrastruktur, vor allem Energie, Wasser, Bildung und Gesundheit zu verbessern.

In einem größeren Zeithorizont wird deutlich, dass zur Globalisierung weltweite Migration gehört. Etwa elf Millionen Menschen wurden zwischen dem 15. Jahrhundert und Mitte des 19. Jahrhunderts als Sklaven aus Afrika verschleppt. Im 19. Jahrhundert kam es zur Massenabwanderung aus Europa. Die Globalisierung von Kriegen im 20. Jahrhundert führte zu Flucht, Vertreibung und Deportation. Die globale Migration beruht heute auf verschiedenen Ursachen. Ein aktueller Oxfam-Bericht belegt, dass die soziale Ungleichheit weltweit zugenommen hat. Danach besitzen 62 Superreiche mehr Vermögen als 3,6 Milliarden Menschen. Eine wichtige Rolle spielen auch die Folgen des Klimawandels, das koloniale Erbe, die Zerstörung von Wirtschaftsstrukturen und Ernährungsgrundlagen durch sogenannte Freihandelsabkommen sowie von Internationalem Währungsfonds (IWF) und Weltbank durchgesetzte »Strukturanpassungsmaßnahmen« als auch Landnahme und neoliberale Exportpolitik.

Vor allem sind es Kriege, Bürgerkriege sowie Gewalt, die zu globalen Fluchtbewegungen führen. Wenn die Situation in einem Land als bedrohlich oder aussichtslos wahrgenommen wird, kann es zur massenhaften Flucht kommen. Die Heimat wird verlassen, Gesundheit und das eigene Leben riskiert, obwohl Schleuserkriminalität und die Routen als gefährlich bekannt sind.

Im Jahr 2015 stammten von etwa 22.000 Menschen, die in Hamburg Schutz suchten, zwei Drittel aus Syrien, Afghanistan und dem Irak. Seit dem Jahr 2001 befindet sich Afghanistan im Krieg bzw. Bürgerkrieg, und seit mehr als fünf Jahren gibt es in Syrien Bürgerkrieg. Im Irak sind die gewaltsamen Auseinandersetzungen mit dem sogenannten Islamischen Staat in den letzten fünf Jahren ebenfalls eska-

liert. Solange die Ursachen der Kriege nicht beseitigt sind, werden die Menschen versuchen, sich in Sicherheit zu bringen. Ohne den Abbau internationaler Spannungen und innere Befriedung werden alle Bemühungen, die Massenflucht nachhaltig einzudämmen, scheitern.

Hamburg ist seit Jahrhunderten eine Zuwanderungsstadt. Mitte des 16. Jahrhunderts kamen Glaubensflüchtlinge aus den Niederlanden nach Altona. Sie führten die Zuckerbäckerei in Hamburg ein, trugen durch Schiffbau und Handel zum Wohlstand in der Stadt bei. Aus Spanien und Portugal kamen in dieser Zeit verfolgte Juden, die den Handel mit Zucker aus Brasilien begründeten. Auch heute gilt die Elbmetropole für Menschen in vielen Teilen der Welt als attraktiver Ort, der auf Sicherheit, ein gutes Leben und Zukunftschancen hoffen lässt. Vor diesem Hintergrund ist die Gewährung von Asyl ein Gebot der Menschlichkeit, der Empathie und Solidarität. Es handelt sich um ein Menschenrecht, das auch im Grundgesetz verankert ist. Die Hilfsbereitschaft vieler Hamburger hat dazu beigetragen, Flüchtlingsnot in der Stadt zu lindern. Rechtsextreme Angriffe und fremdenfeindliche Gewalt haben allerdings zugenommen und müssen mit allen rechtsstaatlichen und zivilgesellschaftlichen Mitteln angegangen werden. Es gilt die Flüchtlingsursachen, nicht die Flüchtlinge zu bekämpfen. Eine humane und solidarische Flüchtlingspolitik ist eine der zentralen Herausforderungen für die internationale Politik, aber auch für Hamburg im nächsten Jahrzehnt.

### **Beispiel: Wertschöpfungskette Kaffeehandel**

In der Geschichte des Kaffeeanbaus spielten zunächst Sklaverei und Zwangsarbeit eine wichtige Rolle. Später hatten es Plantagenarbeiter in lateinamerikanischen Ländern, beispielsweise in Kolumbien und Mexiko, mit deutschen Kaffeebaronen zu tun. Auch heute sind die Arbeitsbedingungen auf den Plantagen in Lateinamerika, Afrika und Asien hart. Es gibt immer noch Kinderarbeit, Pestizide werden teilweise ohne Rücksicht auf die gesundheitlichen Folgen eingesetzt. Die Entlohnung der Plantagenarbeiter und der Kaffeebauern ist gering. Der Handel war und ist teilweise ein schmutziges Geschäft, in dem sich Kaffeebarone und wenige Konzerne bereichern.

Kaffeehandel, Weiterverarbeitung und Vermarktung reichen in der Hansestadt bis ins 19. Jahrhundert zurück. Die Händler gründeten 1887 die Hamburger Kaffeebörse. Die Kaffeekönige gehörten zu den »Ehrbaren Kaufleuten« der Elbmetropole. Unterstützt wurden sie unter anderem durch die »Kanonenboot«diplomatie des Kaiserreichs, die beispielsweise durch den Einsatz des deutschen Kriegsschiffs »Geier« für die Durchsetzung der Handelsinteressen der Hamburger Kaffeefirma Nottebohm & Co. in Guatemala sorgte.

Die Hansestadt ist der größte Importhafen von Kaffee in Europa. Den Löwenanteil der Gewinne am Handel mit Kaffeebohnen und ihrer Weiterverarbeitung erhalten nicht die Landarbeiter auf den Plantagen oder die Kaffeebauern, sondern die Kaffeearbater innerhalb und außerhalb Hamburgs, die transnationalen Konzerne und Börsenspekulanten. Die globale Wertschöpfungskette vom Produzenten bis zum Konsumenten kennt heute viele Stationen. Zur reichen Oberschicht der Hansestadt gehören beispielsweise die Familien Herz (»Tchibo«) und die Familie Neumann (»Kaffee Neumann Gruppe«).

Durch das Kaffeegeschäft konnten Milliardenvermögen angehäuft werden. Inzwischen gehören zu den Profiteuren des Handels auch die Spekulanten an den Börsen in London und New York. Denn sowohl globale Lebensmittelkonzerne und Kaffeehändler als auch Index-Fonds betreiben mittlerweile die Termingeschäfte und andere Finanzspekulationen. Um die noch immer schmutzigen Seiten des globalen Kaffeegeschäfts zurückzudrängen, sind sowohl Sozial- und Landreformen in den Anbauländern erforderlich als auch politische Regulierungen, die die Übermacht transnationaler Konzerne sowie die Finanzspekulation einschränken und zu einem fairen Welthandel beitragen. Solidaritätsprojekte und Fair-Trade-Kaffeehandel sind wichtige Beiträge für mehr soziale Gerechtigkeit.

## **Globalisierungskritische und soziale Perspektiven**

Die Aufklärung über die internationalen Verflechtungen und Verstrickungen kann die Perspektive ändern: Die sozialen Spaltungen zwischen Arm und Reich, die Entwicklung von Armut und Hunger hier



zulande und in dieser Stadt<sup>1</sup> hängen auch mit der Entwicklung in anderen Teilen der Welt zusammen, in denen der Wohlstand auf Kosten der Menschen im globalen Süden wächst. Das Verständnis von »Einer Welt« und ihrer komplexen Verflechtungen erschließt sich häufig erst, wenn ein Gesamtblick auf das globale Miteinander der Menschen und ihr Verhältnis zur Natur gerichtet wird.

Die Autorinnen und Autoren der Beiträge in diesem Band wollen globales Lernen unterstützen, um mehr über die Bedeutung der in internationale Beziehungen eingebundenen Metropole Hamburg zu erfahren und sie kritisch zu reflektieren. Auch der Blick auf andere historische und kulturelle Bedingungen kann dazu beitragen, Vorurteile abzubauen, andere Sichtweisen besser zu verstehen und kulturelle Unterschiede nicht als Bedrohung, sondern als Bereicherung zu empfinden. Und eine kritische Auseinandersetzung mit der Stadtgeschichte und -gegenwart mag dazu führen, dass zur vergessenen oder verdrängten Vergangenheit Hamburgs eine andere Haltung eingenommen wird. Eine veränderte Perspektive kann dazu beitragen, Empathie zu empfinden sowie Widerstand und Migration besser zu verstehen.

Hamburgs Rolle als internationale Metropole umfasst ein breites Spektrum von Themen, von denen wir nur einige aufgreifen konnten. In den Beiträgen dieses Bandes wird die Entwicklung der Hansestadt aus zwei Blickwinkeln betrachtet: Zum einen erfolgt ein globalisierungskritischer und solidarischer Blick auf Beziehungen zu Lateinamerika, Afrika und China. Zum anderen wird kritisch auf soziale Probleme der Hansestadt sowie auf Defizite und Fehlentwicklungen ihrer zunehmenden internationalen Ausrichtung eingegangen. Bei beiden Aspekten werden sowohl historische als auch aktuelle Beispiele in den Blick genommen.

Aus ökonomischer Sicht beleuchtet *Reiner Basowski* Mythen des Freihandels, das Freihandelsabkommen TTIP und negative Auswirkungen auf die Hansestadt. Die Beziehungen zwischen Hamburg und Lateinamerika haben eine lange Tradition: *Jürgen Stahn* stellt Bei-

---

<sup>1</sup> Siehe hierzu Gerd Pohl/Klaus Wicher (Hrsg.), Hamburg: Gespaltene Stadt? Soziale Entwicklungen in der Metropole, Hamburg 2013, sowie dies. (Hrsg.), Armes Reiches Hamburg. Metropole zwischen Wohlstand und Armut, Hamburg 2011.

spiele von Ausbeutung und Solidarität sowie stadtpolitische Akteure der Hansestadt vor. *Gerhard Weiß* untersucht aus sozialwissenschaftlicher Sicht das koloniale Erbe der Elbmetropole in der Beziehung zu China bzw. zur Partnerstadt Shanghai. In ihrer Fallstudie stellt *Gertrud Falk* ein Beispiel postkolonialer Landnahme dar und informiert aus menschenrechtlicher Sicht über Vertreibung der Bewohner, ihre Gegenwehr und die Auseinandersetzung mit dem Hamburger Kaffeekonzern Neumann. Hamburg ist als Welthafenstadt in besonderer Weise von ökonomischen Problemen der Schifffahrt und Hafenwirtschaft betroffen. *Joachim Bischoff* und *Bernhard Müller* untersuchen aktuelle Entwicklungen der maritimen Wirtschaft und des Übergangs zur Eventökonomie. Speicherstadt und HafenCity verbinden Hamburgs koloniale Tradition und urbane Perspektiven. *Heike Sudmann* setzt sich mit der Gentrifizierung und sozialer Verdrängung am Beispiel dieser Quartiere auseinander und entwickelt Anforderungen an eine soziale Stadtentwicklung. Die Globalisierung verändert die Arbeitsbedingungen in Hamburg und weltweit. *Katja Karger* und *Bianca Kühl* zeigen anhand von Beispielen globalisierter Arbeit, internationaler Normen, Strukturen von Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit sowie Erfolgsbedingungen internationaler Solidarität auf. *Gerd Pohl* analysiert Einflussfaktoren der Stadtentwicklung, insbesondere der internationalen Ausrichtung und diskutiert Perspektiven.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Politik des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, die ja zugleich eins von 16 Bundesländern ist, sich zukünftig noch stärker auf die Globalisierung sowie die Internationalisierung der Stadtentwicklung ausrichten wird. Insofern muss besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden, dass soziale Gerechtigkeit und Solidarität nicht noch mehr in den Hintergrund geraten und das Nachsehen haben. Viele Herausforderungen sind zu beachten: Von neoliberalen Regelungen der Freihandelsabkommen, offenem oder latentem Rassismus, sozialen Spaltungen, Machtstrukturen transnationaler Konzerne bis hin zum illegitimen Einfluss wirtschaftlicher Lobby- und Interessenpolitik. Gewerkschaften, Sozial- und Wohlfahrtsverbände, Wissenschaft sowie kirchliche Initiativen spielen eine wichtige Rolle in den Auseinandersetzungen um mehr soziale Gerechtigkeit. Neue Akteure, Bewegungen und globalisierungskritische Netzwerke, die hin-

zugekommen sind, fordern Menschenrechte und internationale Solidarität ein, wehren sich gegen die Hegemonie der Finanzmärkte und kämpfen für das Recht auf Stadt. Hamburg würde auf einen guten Weg geführt werden können, wenn es gemeinsam gelingt, die Zukunft mit mehr sozialer Gerechtigkeit und Lebensqualität zu gestalten.