

Japan und Deutschland nach Corona – Eine neue Wirklichkeit?

Dr. Martin SCHULZ (Chief Policy Economist, Fujitsu Ltd., Tōkyō)

Sowohl Deutschland als auch Japan haben die Herausforderungen der Corona Pandemie auf der Grundlage unterschiedlicher „analoger“ Systeme und Politiken gut in den Griff bekommen. Dabei verließ sich die Politik in Japan auf die „Resilienz“ seines Gesellschaftssystems, das seit langem auf „Grippe“-Epidemien durch das Tragen von Masken, Abstand halten und Hygienevorschriften vorbereitet ist und auch ohne „Lockdowns“ die Ausbreitung eingrenzen konnte. Deutschland baute dagegen auf die „Robustheit“ seines Gesundheits- und Forschungssystems, dass mit vielen Tests und Intensivpflegebetten auch einen höheren Anteil von Erkrankungen gut behandeln konnte.

Für die Meisterung der Krise waren diese traditionellen Stärken jedoch nicht genug. Um trotz physischer Trennung einsatzfähig zu bleiben, setzten Unternehmen und Haushalte daher auf die Möglichkeiten einer umfassenden „Digitalisierung“ des Lebens- und Arbeitsbereichs. Die Erfahrungen der Corona-Krise decken sich damit mit den langfristigen Strategien in Japan und Deutschland, die seit langem eine umfassende Digitalisierung nicht nur zur Schaffung neuen Wachstums, sondern auch für neue Lebensqualitäten anstreben.

Im Gegensatz zu Konzepten wie „Industrie 4.0“ und „Gesellschaft 5.0“, die bei der Digitalisierung im offiziellen Unternehmens- und staatlichen Bereich ansetzten und damit wenig erfolgreich waren, spielte sich

die Digitalisierung der Corona-Krise überwiegend im privaten Bereich ab und war damit sehr erfolgreich. Letztlich geschah nichts Anderes als dass sich die Konsumentenplattformen der jüngeren Generation (wie Facebook, Skype und Amazon) schlagartig im Unternehmensbereich und in der älteren Generation ausbreiteten.

Die „neue Wirklichkeit“ nach der Corona Krise unterscheidet sich von der „Normalität“ zuvor daher vor allem durch eine umfassende Digitalisierung, die nicht mehr als eine Parallelwelt wahrgenommen wird, sondern im Kern gesellschaftlicher Prozesse angekommen ist. Unternehmen planen jetzt „neue“ digitale Arbeits- und Produktionsprozesse nicht mehr nur sporadisch für ein paar Effizienzgewinne, sondern im Kern ihrer Geschäftsmodelle und -beziehungen. Gleiches gilt für die öffentlichen Verwaltungen, die vor der Corona-Krise die Bereiche Nachhaltigkeit und Digitalisierung noch weitgehend getrennt voneinander behandelten. Der „Green Deal“ der EU-Kommission beispielsweise, der auch Regionalentwicklung und Infrastrukturen einschloss, stand neben einer „Daten-Strategie“, die den umfassenden Datenaustausch, Sicherheit und Technologieentwicklung wie KI vorantreiben sollte. Diese Trennung wird nun aufgehoben. „Grün“ wird nun nicht mehr als Beschränkung der analogen Welt (Emissionen), sondern als Erweiterung der digitalen Welt mit all seinen Möglichkeiten zur Steigerung von Effizienz, Resilienz, Robustheit und Lebensqualität gesehen.



Dies gilt insbesondere für den gesamten Bereich der Mobilität, der besonders vom „Schock“ der Corona getroffen wurde. Hier ersetzte Telework plötzlich den Weg zur Arbeit, Zoom die Besprechungsräume und E-Commerce die zentralen Kaufhäuser und Malls. Die Konsequenzen

INHALT

Japan und Deutschland nach...	
Martin SCHULZ	1-2
Interview	
Autonomes Fahren	3
„Making of“ Virtueller Tag der offenen Tür	4-5
Austauschprogramm	
Studienprogramm Fachkräfte	6
Veranstaltungsvorschau 2020	7
Kulturveranstaltungen im Herbst	8

dieser Veränderungen waren dabei interessanterweise weder einfach vorherzusehen noch sonderlich linear. Während der Transportsektor zunächst zum Erliegen kam, boomte die urbane Logistik. Während viele Teilzeitkräfte ihre Jobs verloren, boomte die „Gig Economy“ in allen Bereichen, in denen die Arbeit schon digital erledigt werden konnte. Während der öffentliche Nahverkehr eingeschränkt wurde, stiegen nicht alle ins Auto, sondern setzten sich aufs Fahrrad oder gingen zu Fuß. Während internationale Unternehmen bei geschlossenen Grenzen und unterbrochenen Lieferketten hart getroffen wurden, besaßen sie die Instrumente für virtuelle Arbeitsweisen und mussten sie nur in den „Nahbereich“ übertragen.

Vieles muss für die neue Wirklichkeit daher neu gedacht werden. Nachdem Telework, Online Meetings und E-Commerce normal geworden sind, stellt sich die Frage, warum wir wieder ins Büro oder ins Kaufhaus gehen sollen. Die Antworten werden anders als zuvor ausfallen. Zur Arbeit gehen wir, weil wir dort Räume und Technologien (Maschinen) zur Verfügung bekommen, die wir zu Hause nicht haben können. Vor allem aber treffen wir dort Kollegen, um uns intensiver auszutauschen als dies online möglich ist. Dienstreisen machen wir, um einen umfassenden Eindruck vor Ort zu bekommen und persönliche Beziehungen aufzubauen. Ins Kaufhaus oder die Mall gehen wir, um Gegenstände zu sehen und zu berühren, uns von Experten inspirieren zu lassen und an Events teilzunehmen.

Für viele Industrien hat dieses „Neudenken“ gravierende Konsequenzen. So experimentiert die deutsche Automobilindustrie mit „Sharing“ Konzepten, die dem Auto auch dann eine Rolle sichern, wenn der enorme Platzverbrauch in den Städten für Parkplätze und Durchgangsstraßen eingeschränkt werden soll. Die japanische Autoindustrie geht noch einen Schritt weiter und denkt über völlig neue Stadtkonzepte nach. So werden

Autos auf der Grundlage einfacher Chassis mit individuell gestaltbaren Fahrgastbereichen („Pod“) geplant, die von flexiblen Dienstleistern, von Ärzten über Coffeeshops bis hin zu Einzelhändlern, zur Entwicklung variabler Marktplätze und „mobiler Communities“ in deutlich autofreieren, aber noch mobileren Städten genutzt werden können.

Die Entwicklung solcher „Smart Cities“ ist dabei keineswegs mehr reine Zukunftsmusik. Die Fraunhofer Gesellschaft verfolgt mit ihrer „Morgenstadt“-Initiative innovative Stadtkonzepte, die bereits erfolgreich umgesetzt sind und in der „neuen Wirklichkeit“ noch mehr Zulauf gewinnen werden. Toyota denkt nicht nur über neue Mobilitätsdesign nach, sondern baut gleich selbst eine Smart City („Woven City“), in der neue Mobilitäts- und Arbeitskonzepte ausprobiert werden können.

Auch die tatsächlich „gelebten“ Stadtkonzepte sprechen für größere Verschiebungen in der „neuen Wirklichkeit“. So ist durch die stärkere Nutzung von sozialen Medien und E-Commerce bei der jüngeren Generation der Anteil derjenigen, die ihr Leben um ihre Wohnung, ihr „Quartier“ aufbauen deutlich gestiegen. Die jüngere Generation in Tōkyō unternimmt schon seit Jahren nur noch deutlich weniger tägliche Fahrten. Im Jahr 2015 unternahmen die 20- bis 29-jährigen nur noch 1,4 tägliche Fahrten im Vergleich zu 2,1 im Jahr 1992, während die ältere Generation gleichzeitig ein aktiveres Leben führte. Die 70-79-jährigen machten zum Beispiel 1,6 Fahrten im Vergleich zu 1,2 früher. In Umkehrung zu früheren Mobilitätsmustern unternahmen auch die 30-39-jährigen heute weniger tägliche Fahrten als die Rentnergeneration. Zweifellos werden Systeme, die „Mobility as a Service“ (MaaS) zur Verfügung stellen, in diesem Umfeld zu den Gewinnern der neuen Realität gehören.

Liebe Leserinnen und Leser!

Wie waren in diesem Jahr Ihre Sommerferien? Hoffentlich haben Sie sie sicher und angenehm verbracht, auch wenn Sie nicht ins Ausland reisen konnten.

Diese Ausgabe beginnt mit einem Beitrag des Chefökonom der Firma Fujitsu, Dr. Martin SCHULZ, mit vielen Hinweisen zum Entstehen einer „neuen Wirklichkeit“ in der Zeit nach Corona. Er ist Mitorganisator des Symposiums „The New Normal: New Mobility and the Future of the City“, das am 24. August stattfindet. Ich möchte Sie einladen, über Zoom oder YouTube teilzunehmen, um sich über den Wandel der Mobilität in Japan und Deutschland nach Corona, über Stadtplanung u.a. zu informieren.

Am 13. Juni fand der alljährliche Tag der offenen Tür statt: Die Mitarbeiter*innen des JDZB wollten den Tag nicht wegen der coronabedingter Beschränkungen ausfallen lassen und haben sich mit vereinten Kräften dafür eingesetzt, ihn in virtueller Form zu realisieren. Ich habe mich sehr über die lebhaften Beiträge der Teilnehmer*innen unserer Austauschprogramme und der Japanischkurse gefreut, die uns jeweils zu Hause angefertigte Beiträge geschickt haben.

Ab Herbst wird sich das JDZB auf die „neue Wirklichkeit“ einstellen und aus dem großen Saal und über Video hybride Veranstaltungen anbieten. Ich freue mich auf diese neue Form des Austauschs, die an keinen Ort gebunden ist.

Nächstes Jahr ist das 160. Jubiläumsjahr der Aufnahme deutsch-japanischer Beziehungen. Das JDZB wird trotz der andauernden Coronakrise sich weiterhin für den deutsch-japanischen sowie für den internationalen Austausch einsetzen – hierfür bitte ich Sie um Ihre weitere Unterstützung.

KIYOTA Tokio

Stellvertretende Generalsekretärin des JDZB

jdzb echo

erscheint vierteljährlich im März - Juni - Sept. - Dez.

Herausgeber:

Japanisch-Deutsches Zentrum Berlin (JDZB)

Redaktion: Michael NIEMANN

Tel.: (030) 839 07 186, E-Mail: mniemann@jdzb.de

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Autors/der Autorin und nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.

Anschrift: Saargemünder Str. 2, 14195 Berlin

Tel.: (030) 839 07 0 Fax: (030) 839 07 220

E-Mail: jdzb@jdzb.de URL: https://jdzb.de

Bibliothek geöffnet (nur Rückgabe und Abholung mit Vorbestellung): Di + Mi: 11 Uhr - 12:30 Uhr + 13 Uhr - 17 Uhr, Do: 10 Uhr - 12:30 Uhr + 13-17 Uhr

Das JDZB führt am 8. Oktober 2020 in Zusammenarbeit mit der Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS, Paris) den 1. Französisch-Deutschen Dialog zu Japan zum Thema „Autonomes Fahren – Perspektiven in Japan, Frankreich und Deutschland“ durch. Nachfolgend ein Interview mit Prof. Dr. Armin GRUNWALD; er ist Professor für Technikphilosophie und Technikethik am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und leitet das Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) am KIT sowie das Büro für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB).

Können Sie bitte zunächst erläutern, was genau „Autonomes Fahren“ ist, und welche Vor- und Nachteile sich im Verlauf der Entwicklung abgezeichnet haben?

Die Geschichte des Automobils ist eine Geschichte der Automatisierung. Bereits heute sind Einparkhilfen und Spurhaltung etabliert, ganz zu schweigen vom Automatikgetriebe und dem Antiblockiersystem für die Vollbremsung. Das autonome Fahren ist der Endpunkt dieser Entwicklung. In seiner vollen Ausprägung würde ein autonomes Auto völlig selbstständig von A nach B fahren. Also die Route festlegen, die Verkehrsregeln unterwegs beachten, mit Eis und Schnee auf der Straße zurechtkommen und in unerwarteten Situationen blitzschnell richtige Entscheidungen treffen. Dies ist eine Idealvorstellung mit vielen Vorteilen: Menschen können unterwegs Bücher lesen, Filme schauen oder einfach dösen statt sich dauernd auf den Verkehr konzentrieren zu müssen. Der Straßenverkehr würde viel sicherer, denn Bordcomputer halten sich, anders als Menschen, an Regeln, überschreiten nicht die Geschwindigkeitslimits und trinken keinen Alkohol. Immerhin werden über 90% der Verkehrsunfälle durch menschliches Fehlverhalten verursacht. Mobilitätseingeschränkte Personen können einen besseren Zugang zur Mobilität erhalten. Leider funktioniert das so noch nicht. Der Straßenverkehr ist unglaublich komplex, anders als das Fliegen. Nicht die Autobahn, sondern der Stadtverkehr ist die große Herausforderung. Und es gibt noch eine ganze Reihe von ethischen und dann auch rechtlichen Fragen zu klären, vor allem nach Verantwortung und Haftung.

Wie sieht die Aufgabenverteilung Mensch/Technik aus? Schließlich werden Entscheidungen durch technische Systeme getroffen, bei denen nicht klar zu sein scheint, wer letztlich die Kontrolle hat. In einem autonomen Fahrzeug stellt sich die Frage nach der Aufgabenverteilung gar nicht. Denn das Auto würde komplett selbstständig fahren und besäße weder Lenkrad noch Gas- oder Bremspedal. Die Frage ergibt aber Sinn für halbautonome Autos, die sowohl autonom fahren als auch vom Menschen bedient werden können. Wenn hier nicht klar wäre, wer die Kontrolle hat, würden diese niemals die Zulassung erhalten. Denn Verantwortungs- und Haftungsfragen wären jeweils ganz unterschiedlich zu beantworten. Wenn der Mensch die Kontrolle

hat, ist er (oder sie) verantwortlich und kann haftbar gemacht werden. Wenn aber der Bordcomputer fährt, ist der Mensch nur Fahrgast wie im Taxi und hat keine Verantwortung. Stattdessen müssten im Falle des Falles der Hersteller, der Betreiber oder der Eigentümer haften. Rechtssicherheit erfordert, dass zu jedem Zeitpunkt klar ist, wer die Kontrolle hat. Das muss auch gerichtsfest dokumentiert werden. So hat es auch die Ethik-Kommission des Bundesverkehrsministeriums zum autonomen Fahren 2017 gefordert.

Wie lassen sich unter dem Gesichtspunkt der Technikfolgenabschätzung ethische Probleme einordnen, oder anders gefragt: Wo bleibt der Mensch angesichts zunehmend autonomer Technik?

Ethische Probleme werden häufig am Beispiel von Dilemma-Situationen festgemacht: im Stadtverkehr rennt plötzlich ein Kind zwischen geparkten Autos auf die Straße, ein Ausweichen würde aber zum Frontalzusammenstoß mit einem entgegenkommenden Kleinwagen führen. In Situationen dieser Art gibt es keine guten Lösungen, sondern nur die Wahl des kleineren Übels: das Kind überfahren oder den Frontalzusammenstoß riskieren? Solche Fragen sind gut für Doktorarbeiten in der Ethik. Aus Sicht der Technikfolgenabschätzung ist jedoch erstens zu sagen, dass dieses so dramatisch klingende Problem nur ein künstliches Problem ist. Dilemma-Situationen gibt es de facto nicht, bzw. sie sind so selten, dass es dazu keine Angaben gibt. Unser großes ethisches Problem mit dem Straßenverkehr sind Unfälle, Tote und Verletzte, die im Normalbetrieb auftreten, keineswegs in Dilemma-Situationen. Zweitens wäre es völlig sinnlos, den Bordcomputer für die oben geschilderte Situation zu programmieren. Denn es lassen sich beliebig viele andere Dilemma-Situationen erfinden, und zu jeder gibt es Varianten, zu denen dann das Programm dann doch wieder nicht passen würde. Wir sollten nicht so viel Aufmerksamkeit für Scheinprobleme verwenden. Eine andere Frage ist, wo der Mensch bleibt. Konkret ist sie berechtigt, wenn z. B. durch die Automatisierung von Lastwagen zehntausende von LKW-Fahrern arbeitslos werden. Für sie muss es frühzeitig alternative Angebote und Bildungsmöglichkeiten geben. Darüber hinaus freilich ist auch dies eher eine Scheinfrage. Denn wenn Menschen vielleicht in Zukunft nicht



mehr selbst am Steuer sitzen, dann können sie anderes tun und ihr Menschsein dadurch ausleben. Vielleicht ist das viel besser als die ganze Zeit dem Verkehrsgeschehen ausgeliefert zu sein, sich über die anderen Autofahrer zu ärgern, mit schlechtem Wetter zurechtkommen zu müssen und endlich aggressiv und gereizt am Ziel anzukommen.

Wie weit fortgeschritten ist denn die Technik bzw. die Einführung derselben – es gibt ja bereits Versuche und Tests auf der Straße –, und gibt es bereits Erkenntnisse über die gesellschaftliche Akzeptanz in den drei Ländern?

Autonome Autos gibt es als Prototypen und in Versuchen, nicht aber im Normalbetrieb. Stets haben dort bislang Menschen das Sagen. Unter guten Bedingungen, zum Beispiel auf amerikanischen Autobahnen, haben autonome Autos unfallfrei viele Millionen Kilometer zurückgelegt. Allerdings hat es auch schon zwei Todesfälle geben. Nicht weil die Technik versagt hat, sondern weil Menschen ihr zu viel zugetraut haben. In Europa wurde durch Gesetzesänderungen der Weg für autonome Autos unter bestimmten Bedingungen eröffnet. Noch vor einigen Jahren war in manchen Kreisen der Optimismus groß, dass der Markteintritt in großem Stil etwa um das Jahr 2020 herum erfolgen könne. Davon spricht man heute nicht mehr. Die Beherrschung der Komplexität des Straßenverkehrs ist eine so große Herausforderung, dass sich übereilte Schritte verbieten. Es wäre auch nicht im Sinn der Autokonzerne, wenn sie mit unausgereiften autonomen Autos in den Markt gehen und es dann zu erheblichen Problemen und negativen Schlagzeilen kommt. Ich begrüße, dass hier mehr Realitätssinn und Verantwortungsbewusstsein eingekehrt ist. Das wird auch der Akzeptanz guttun. Denn wenn die Technik richtig funktioniert, wird sie auch von Teilen der Bevölkerung als eine willkommene Erweiterung des Spektrums der Mobilitätsmöglichkeiten akzeptiert werden. Das gilt nicht länderspezifisch, sondern übergreifend.



Aufgrund der Corona-Pandemie konnten wir leider den diesjährigen Tag der offenen Tür am 13. Juni nicht in gewohnter Form abhalten. Stattdessen haben wir einen virtuellen Tag der offenen Tür mit vielen online-Angeboten über die JDZB-Facebook-Seite live gestreamt; gleichzeitig waren die einzelnen Beiträge über unseren YouTube-Kanal zu sehen.
Kreativdirektorin (Kamera + Schnitt): Fanny HARLAN, Fotografin und Mitarbeiterin der JDZB-Bibliothek

Fotos Seite 4 von oben:

Begrüßung der Stellvertretenden Generalsekretärin, KIYOTA Tokiko
Einführung in die japanische Sprache von der Leiterin Sprachendienst, SEKIKAWA Fujiko
Lesung „Die Pupsbraut“ mit MAKINO Hitomi (DJJA) und Jörg REINOWSKI (Projektmanagement)
Herzliche Grüße vom Deutsch-Japanischen Jugendaustausch (DJJA), MAKINO Hitomi und MIURA Nauka
Fotos Seite 5 von oben:
Zeichnen von Manga-Figuren mit Karin NAGAO
Bewegungstechnik KaQiLa mit TAKAKI – MIURA Nauka und SEKIKAWA Fujiko machen mit
(links) Shodō Kalligraphie mit MINAGAWA Saiu / (rechts) Origami Papierfalten mit Dr. Almuth WIEDEMANN
Technik läuft mit Sascha LÜCK (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit) und Stephan NEUMANN (IT/EDV)

Außerdem: Knotentechnik mit Tuch *Furoshiki* mit WAKITA Keiko; Blumenstecken *Ikebana* mit Bärbel KESSENBROCK und KITAGAWA Takako; Berichte und Testimonials von Teilnehmer*innen aller Austauschprogramme des JDZB; Interview mit den beiden Künstlern der laufenden Ausstellung „Lost in Transformation“, Kyle EGRET und MATSUBARA Katsuhiko; Informationen über die Japanischkurse und Berichte von zwei Teilnehmer*innen; Musik von NAKAMURA Tempei (vier Konzertmitschnitte).

Foto Mitte unten:

Prost, es ist vollbracht! Freude über das gelungene Programm – aber im nächsten Jahr dann wieder live vor Ort im JDZB!



Online-Seminar für die Teilnehmenden des Deutsch-Japanischen Studienprogramms für Fachkräfte der Kinder- und Jugendhilfe 2020

Claudia MIERZOWSKI, Referentin für Internationale Jugendpolitische Zusammenarbeit bei IJAB – Fachstelle für Internationale Jugendarbeit der Bundesrepublik Deutschland e.V.

Im nächsten Jahr feiert das Deutsch-Japanische Studienprogramm für Fachkräfte der Kinder- und Jugendhilfe sein 50jähriges Jubiläum. Das ist ein beachtlich langer Zeitraum, in dem seither zahlreiche deutsche und japanische Expertinnen und Experten aus dem Jugendbereich wertvolle fachliche Impulse durch den Austausch mit Kolleginnen und Kollegen des Partnerlandes erhalten haben. Auf beruflicher wie privater Ebene werden Kontakte geknüpft, aus denen auch immer wieder langjährige Partnerschaften entstehen, von denen ganze Organisationen, auch Jugendliche profitieren. Kurzum: Dieses Programm ist seit Jahrzehnten ein wichtiger und beständiger Baustein in den Deutsch-Japanischen Beziehungen. Gefördert aus Mitteln des Kinder- und Jugendplan des Bundes wird dieses Studienprogramm von Beginn an von IJAB – Fachstelle für Internationale Jugendarbeit der Bundesrepublik Deutschland e.V. und seit 15 Jahren gemeinsam mit dem Japanisch-Deutschen Zentrum Berlin durchgeführt.

Eigentlich wären auch in diesem Frühjahr 16 Fachkräfte in Japan gewesen und hätten an einem von der japanischen Partnerorganisation NIYE (National Institution for Youth Education) organisierten zweiwöchigen intensiven Austausch zu den Bereichen Medien und Armut teilgenommen. Auch ein zweitätiger Gastfamilienaufenthalt wäre wie immer Teil dieses spannenden Programms gewesen. Doch auch das Deutsch-Japanische Studienprogramm in Japan fiel den Auswirkungen der Pandemie zum Opfer und musste abgesagt werden. Trotzdem wollten IJAB und das JDZB den deutschen Teilnehmenden des Studienprogramms, die sich bereits Anfang des Jahres erfolgreich beworben hatten, nun zumindest einen ersten Blick nach Japan ermöglichen. In einem Online-Seminar Anfang Juni konnten sie sich mit den soziokulturellen und politischen Rahmenbedingungen Japans sowie mit den Strukturen der Kinder- und Jugendhilfe und der Lebenssituation junger Menschen vertraut machen – dies wäre normalerweise Teil eines zweitägigen Vorbereitungsseminars gewesen. Solche Hintergrundinformationen zum Partnerland spielen eine wichtige

Rolle im Voneinander-Lernen. Man benötigt Kontextwissen, um fachliche Aspekte, Diskurse und auch praktische Ansätze in der Arbeit mit Kindern und Jugendlichen, die man kennenlernt, einordnen und verstehen zu können. Mit dem Online-Seminar sollten den Teilnehmenden Informationen und Wissen vermittelt werden, die für eine tiefergehende Auseinandersetzung, auch mit spezifischen Themen, benötigt werden. Gleichzeitig wurde den Teilnehmenden auch Raum zum gegenseitigen Austausch gegeben und natürlich ein erstes Kennenlernen ermöglicht.

Die Potenziale virtueller Seminarsettings nutzen
Das Konzept der Veranstaltung sah vor, dass die zwei Stunden, die für das virtuelle Treffen vorgesehen waren, ausschließlich für Fragen, Diskussion und Austausch zur Verfügung standen. Die Vorträge von Andreas EDER-RAMSAUER (Freie Universität Berlin), Dorothea WÜNSCH (IJAB) und MIURA Nauka (JDZB) wurden in mehreren Teilen von 15-25 Minuten Dauer als Videos vorab aufgezeichnet und den Teilnehmenden zugesandt. Sie hatten so eine Woche Zeit, sich mit den Inhalten vertraut zu machen und damit auch die Möglichkeit, eventuell weitere Informationen recherchieren und einzelne Aspekte reflektieren zu können. Doch noch ein weiterer Vorteil bot sich durch das zeitversetzte Vorgehen: In dem normalerweise stattfindenden Vorbereitungsseminar müssen viele verschiedene Inhalte untergebracht werden. Da gilt es natürlich auch bei den Vorträgen und den jeweiligen inhaltlichen Schwerpunktsetzungen mit viel Augenmaß vorzugehen. Immer wieder gibt es dann auch Aspekte, die nur angeschnitten werden können oder für deren intensivere Diskussion keine Zeit bleibt. Das Vorgehen hier verschaffte nicht nur den vermittelten Inhalten Luft, es war auch mehr Zeit für die Auseinandersetzung damit vorhanden – und davon machten die Beteiligten auch reichlich Gebrauch. Keine Frage, dass mit all den Fragen der Teilnehmenden auch mehr Zeit hätte gefüllt werden können. Welche Themen bewegen Japans Jugend? Wie sieht Beteiligung Jugendlicher in Japan aus? Wie funktioniert Inklusion in der Bildung? Und wo tun sich Unterschiede zwischen Deutschland und



© MIERZOWSKI

Japan in den sozialen Sicherungssystemen für Familien bzw. Kinder und Jugendliche auf? Wie steht es um die Digitalisierung in der außerschulischen Bildung? Und wie werden Medienpädagogen in Japan ausgebildet? Das war nur ein Teil der Fragen, die in den zwei Stunden angeregt mit den anwesenden Referentinnen und dem Referenten erörtert wurden.

Ein solches Format kann natürlich keinerlei Ersatz sein für das, was ein Studienprogramm vor Ort bieten kann, bei dem es schließlich um weit mehr geht als das Sammeln und Verarbeiten von Informationen. Austausch und Begegnung mit Kolleginnen und Kollegen aus dem Partnerland fehlen hier. Auch der Aspekt des fachlichen Lernens ist während des Studienprogramms intensiver, wenn im persönlichen Gespräch mit Kolleginnen und Kollegen aus dem Partnerland – auch im Rahmen von informeller Zeit – nicht nur Neues erfahren wird, sondern eigene Handlungsansätze auf den Prüfstand gestellt werden.

Gleichwohl bot das Online-Seminar eine gute Plattform für ein erstes Eintauchen in Japan. Gerade in Zeiten, in der eine tatsächliche Begegnung nicht möglich ist, ist es besonders wichtig, alternative Gelegenheiten zu bieten, sich mit dem Partnerland zu beschäftigen und zur weiteren Auseinandersetzung anzuregen. Dass dies gelungen ist, bestätigen die Rückmeldungen der Beteiligten am Ende des Seminars. Und spannend war es ohnehin für IJAB und JDZB, sich neue didaktische Pfade zu erschließen. Nach der Sommerpause werden dann jeweils themenspezifische Seminare für die beiden Fachgruppen zu den Schwerpunkten „Mediales Umfeld junger Menschen“ und „Armut in Kindheit und Jugend“ folgen.

TAGUNGEN NACH THEMENSCHWERPUNKTEN

GLOBALE VERANTWORTUNG

Podiumsdiskussion:
After the US Election: Rebuilding a Sustainable International Order – What Roles and Responsibilities for Germany and Japan?

Z: Konrad-Adenauer-Stiftung, Büro Tōkyō; Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin
Termin: Anfang November 2020

Konferenz: EU-Japan Relations: Beyond the Strategic Partnership Agreement

Z: European Advanced Research Network (EJARN), Stockholm School of Economics; Freie Universität Berlin
Termin: 26.-27. November 2020

Konferenz: Abrüstung und die Rolle der Vereinten Nationen: Deutsche und japanische Perspektiven

Z: Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin
Termin: unbestimmt in 2020

Symposium: Global Health IV

Z: Global Health Center (GHC), Graduate Institute of International and Development Studies, Genf; National Center for Global Health and Medicine (NCGM), Tōkyō
Termin: unbestimmt in 2020, in Tōkyō

DEMOGRAFISCHER WANDEL

Symposium: „Aktives Altern“ im digitalen Zeitalter

Z: Deutsches Institut für Japanstudien, Tōkyō; Friedrich-Ebert-Stiftung, Büro Tōkyō
Termin: 25. November 2020, in Tōkyō

Aufgrund der weltweiten Corona-Pandemie ist die Programmplanung des JDZB nur vorläufig und hier eine Momentaufnahme aus dem August 2020.

Bitte das Datum jeder Veranstaltung auf der JDZB-Homepage verifizieren; auch das Format kann sich unterschiedlich entwickeln: virtuell, hybrid (teilweise online / teilweise mit Präsenz), mit Präsenz.

Workshop: Alterung und Pflege in deutschen und japanischen Gemeinden (Teilnahme nur auf Einladung)

Z: Deutsches Institut für Japanstudien, Tōkyō; Friedrich-Ebert-Stiftung, Büro Tōkyō
Termin: 26.-27. November 2020, in Tōkyō

DIGITALE TRANSFORMATION

Symposium: Autonomous Driving: Perspectives on Japan, France and Germany

Z: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS), Paris
Termin: 8. Oktober 2020

STAAT, WIRTSCHAFT, GOVERNANCE

Konferenz: Attractive for Immigrants? Migrants' Life Satisfaction in Host Countries in Comparison

Z: Universität Duisburg-Essen
Termin: 3. Dezember 2020

KULTUR UND WANDEL

Architektendialog „radical_modern_04“ mit Vortrag von KADOWAKI Kōzō (Kurator des Japanpavillons auf der Architekturbiennale Venedig 2021)

Z: Bund Deutscher Architekten, Berlin; Technische Universität Berlin
Termin: Mitte November 2020

SONDERPROJEKT

28. Deutsch-Japanisches Forum (Teilnahme nur auf Einladung)

Z: Japan Center for International Exchange, Tōkyō
Termin: 3.-4. November 2020

KULTURELLE VERANSTALTUNGEN

Dialog-Ausstellung „Stille Schatten“ Papierreliefs von Iso Masko und Installationen von Wolf KAHLEN
Eröffnung: 24. September 2020, 19 Uhr (nur mit Voranmeldung!)
Dauer: 25. Sept. 2020 bis 8. Jan. 2021

Konzert „Flöten im Dialog“
Traditionelle und zeitgenössische Musik für Shakuhachi und Blockflöte aus Japan mit TAJIMA Tadashi (Shakuhachi) und SUZUKI Tosiya (Blockflöte)
Termin: 9. November 2020, 19 Uhr (nur mit Voranmeldung!)

JAPANISCHKURSE

Die Japanischkurse finden bis auf Weiteres online statt.

Die Kalligrafie-Kurse für Erwachsene (ab 12 Jahre) und Kinder (ab 6 bis 12 Jahre) finden wieder im Präsenzunterricht statt. Einstieg ist jederzeit möglich.

AUSTAUSCHPROGRAMME

- Junior Experts Exchange Program
 - German-Japanese Young Leaders Forum
 - Studienprogramm für Fachkräfte der Kinder- und Jugendhilfe
 - Austauschprogramm für junge Berufstätige
 - Austauschprogramm für junge Ehrenamtliche
 - JDZB SCIENCEYOUTH Program
- Einzelheiten der Programme aktuell unter: www.jdzb.de/Austauschprogramme

Öffnungszeiten der Ausstellungen

Montag bis Donnerstag 10 bis 12:30 Uhr und 13 bis 17 Uhr, Freitag 10 bis 12:30 Uhr und 13 bis 15:30 Uhr

Anmeldebeginn für die Kulturveranstaltungen wird jeweils zeitnah bekanntgegeben.

Z: = Zusammenarbeit mit
Veranstaltungsort ist das JDZB, wenn nicht anders angegeben.

Weitere Informationen unter <http://www.jdzb.de/Veranstaltungen>

Informationen zu allen Japanischkursen im JDZB unter <http://www.jdzb.de/Japanischkurse>

Dialog-Ausstellung „Stille Schatten“

Papierreliefs und Installationen von Iso Masko und Wolf KAHLEN

Eröffnung am Donnerstag, 24. September 2020, 19 Uhr (nur mit Voranmeldung)

Ausstellungsdauer: 25. September 2020 bis 8. Januar 2021

Öffnungszeiten: Mo-Do 10-12:30 Uhr + 13-17 Uhr, Fr 10-12:30 Uhr + 13-15:30 Uhr

Licht und Schatten stehen im Mittelpunkt dieser Ausstellung von Iso Masko und Wolf KAHLEN. Die Objekte, die hier im Fokus stehen, sind oft von winziger und unscheinbarer Größe: Kleinste Insekten (ISO) oder Staub (KAHLEN), die für das bloße Auge fast unsichtbar bleiben oder unscheinbar aussehen, können mit



Hilfe des Lichtes bedeutungsvolle, lange Schatten werfen und so an Ausdrucksstärke gewinnen.

Auf Iso üben vergängliche Dinge und Wesen eine Faszination aus, wie auch der Moment des Augenblicks, der nicht wiederholbar ist. KAHLEN hingegen beschäftigt sich mit dem Schattenwurf von Materie, die als „Schatten des Feuers“ zu Staub zerfällt. So sind es Naturphänomene, die beide Künstler faszinieren und Quelle ihres Schaffens sind.

Foto oben: „brandneu9“ von Wolf KAHLEN © Wolf und Timo KAHLEN, VG Bild_Kunst Bonn
Foto links: „Staub“ von Iso Masko © Bernd HIEPE

Konzert „Flöten im Dialog“ Traditionelle und zeitgenössische Musik für Shakuhachi und Blockflöte aus Japan mit TAJIMA Tadashi (Shakuhachi) und SUZUKI Tosiya (Blockflöte) am Montag, 9. November 2020, 19 Uhr (nur mit Voranmeldung)



SUZUKI Tosiya © June UENO

In diesem Konzert „Flöten im Dialog“ begegnen sich mit TAJIMA Tadashi (Shakuhachi) und SUZUKI Tosiya (Blockflöte) zwei Meister auf ihrem jeweiligen Instrument, die auf ihrer Deutschlandtournee auch in Berlin Station machen. Auf dem Programm ihres Konzerts stehen sowohl traditionelle Musikstücke, die auch wechselseitig adaptiert werden können, sowie neue Solo- und Duo-Werke zeitgenössischer Komponisten. Traditionelle Werke wie der Klassiker *Kokū* (Leerer Himmel) oder *Shika no Tōne* (Ferner Ruf eines Hirsches) werden ebenso aufgeführt, wie Werke von TAIRA Yoshihisa, FUKUSHIMA Kazuo oder HOSOKAWA Toshio – eine hochspannende musikalische Begegnung zweier Blasinstrumente, die einen Brückenschlag zwischen den Musiktraditionen in Ost und West wagen.



TAJIMA Tadashi © June UENO