



2. Rede des 1. Schaffers – Dr. Torsten Köhne Auf Handel, Schifffahrt und Industrie

Sehr verehrte Damen, sehr geehrte Herren,

seit hunderten von Jahren sind Schifffahrt, Handel und Industrie die Säulen Bremischer und nationaler Wirtschaft und Gesellschaft. Die Schaffermahlzeit ist Ausdruck dieser Bedeutung, denn sie verbindet seit 474 Jahren die Seeleute, die Kaufleute und seit viel weniger Jahren auch die Industriellen.

Schifffahrt, Handel und Industrie sind immer schon intensiv miteinander verbunden –man könnte auch sagen voneinander abhängig -, denn Schifffahrt setzt voraus, dass es auf Schiffen etwas zu transportieren gibt und gehandelt werden gemeinhin Waren, die die Industrie produziert und vor allem exportiert.

Es ist uns gelungen, diese feste und gleichzeitig elastische Verbindung über Jahrhunderte immer wieder an veränderte Bedingungen anzupassen. Diese Verbindung hat so schreckliche Kriege, Naturkatastrophen und extreme gesellschaftliche und politische Veränderungen überlebt und auch beeinflusst. Sie war immer Motor für Aufbau und Wiederaufbau, für Wachstum und für unseren im globalen Vergleich enormen Wohlstand.

Und immer fragen und sorgen wir uns auch, ob das weitere Jahrhunderte oder doch unsere Jahrzehnte und die unserer Kinder so weitergehen wird.

Nicht immer, aber doch oft versucht die Schafferrede auf Schifffahrt, Handel und Industrie hierauf Antworten zu geben. Die gibt es natürlich nicht wirklich „mal eben so“ in den 15 Minuten, die so eine Rede dauern darf. Und natürlich ist die Frage nach der Zukunft, ja sogar die nach der Realität, in Zeiten von Fake-News schwer und oft nicht richtig oder falsch zu beantworten.

Trotzdem wage ich einen Versuch mit einigen Gedanken, die mir am Herzen liegen und ich möchte mit der Schifffahrt beginnen:

Die seit 2008 andauernde Krise in der Schifffahrt hat uns heftig zugesetzt und tut dies noch. Zwar hat es in der Schifffahrt immer wieder große und nicht so große Krisen gegeben –nach manchen Zählungen war in den letzten 100 Jahren jedes vierte Jahr ein Krisenjahr, Kriegsjahre nicht mitgezählt -, jedoch keine von derartiger Dauer. Die aktuelle, sicherlich chronisch zu nennende Krise führt zu vielen Insolvenzen und zu einem nie dagewesenen Konzentrationsprozess bei Reedereien, Banken, Werften und Zulieferern.

Angefeuert durch billiges Geld hat sich die Weltcontainerschiffsflotte im Vergleich zu 2007 verdoppelt, obwohl Weltkonjunktur und Seehandel durch die globale Wirtschafts- und Finanzkrise, den Verfall der Rohstoffpreise und das niedrigere Wachstum in Schwellenländern weit weniger gewachsen sind als in den zweieinhalb Jahrzehnten vor Ausbruch der Finanzkrise.

Trotz dieser realen Entwicklung der Weltwirtschaft in den letzten 10 Jahren wurden weiter Schiffe bestellt und gebaut, denn das Geld war weiter billig und die Renditerwartung vermeintlich gut und belastbar. Und es sind immer größere Schiffe, die bestellt wurden, die auf den ersten Blick spezifisch geringe Kosten verursachen, auf den zweiten Blick aber auch längere Hafentiegezeiten, weil die Hafenlogistik nicht Schritt hält.

Deshalb werden für diese Riesenschiffe Flüsse vertieft und Häfen gebaut –zäh und gegen den Widerstand nicht nur aller möglichen Interessen- und Bevölkerungsgruppen sondern auch im Wettbewerb mit Standorten in Europa und der Welt. Sowohl diese Infrastrukturinvestitionen als auch die Investitionen in Schiffe sind risikoreich, weil wir über hohe und langfristig ausgerichtete Investitionen reden, die neben mehr Dynamik des weltweiten Handels eben auch langfristig funktionierende Geschäftsmodelle voraussetzen. Käme es dann in der Schifffahrt zu Entwicklungen, die mit denen im Luftverkehr vergleichbar sind, wo entgegen der Erwartungen viel weniger Riesenflugzeuge von großen zentralen Hubs und viel mehr kleinere Flugzeuge dezentral auf Fernstrecken eingesetzt werden, so wäre zumindest ein Teil der Prämissen für Riesenschiffe und Rieseninfrastrukturinvestitionen gefährdet. Die Belastung für Volkswirtschaft, Unternehmen und auch Umwelt wäre hoch.

Deshalb ist nach Jahren der Krise und eines sich immer schneller verändernden globalen Umfelds Augenmaß, weniger langfristige Bindung, schnelleres Umsetzen, aber auch zügiges Hinterfragen von Entscheidungen richtiger, als Augen zu und durch im Vertrauen auf den Bestand tradierter Geschäftsmodelle. Planungsdauern von mehreren Jahrzehnten bei Infrastrukturmaßnahmen sind nicht nur in diesem Zusammenhang inakzeptabel. Fehlendes Risikobewusstsein und fehlende Bescheidenheit aber auch.

Zum Handel: Seit der Finanzkrise hat sich nicht nur das weltweite Wachstum, sondern auch die Zunahme des internationalen Handels verlangsamt. Die Wachstumsrate des Handels liegt seit einigen Jahren sogar unter derjenigen der Wirtschaftsleistung, so dass die globale Verflechtung eher abnimmt.

Das liegt zum einen an einer gewissen Sättigung, denn die meisten Unternehmen, die Vorteile aus einer Fertigung in Billiglohnländern ziehen können, haben die Produktion längst verlagert. Zum anderen befinden sich viele Schwellenländer seit einiger Zeit in schwieriger Fahrwasser – von der Rezession in Russland über die Korruptionskrise in Brasilien und die Wachstumsverlangsamung in China bis zur



andauernden politischen Krise in der Türkei. Für das Brexit-Land Großbritannien zeichnet sich ebenfalls raue See ab und Präsident Trump hat erst ein Viertel seiner Präsidentschaft hinter sich und die Welt gebracht. Da kann also noch einiges kommen.

Vor allem die Krise vieler Schwellenländer lässt viele Firmen zögern, sich zusätzlich in diesen Ländern zu engagieren, zumal das durch die technologischen Entwicklungen oft gar nicht mehr nötig ist. Da werden dann die Turnschuhe in Deutschland komplett von Robotern gefertigt und nicht mehr in Handarbeit in Vietnam. Lange (See-)Transportwege entfallen, die Bestellungen werden kurzfristig nahe am Bestellort abgearbeitet und das alles kostengünstiger und risikoloser als in den bisherigen Strukturen. Das ist mit anderen Konsumgütern ähnlich und in vielen Branchen macht die neue Technik des 3-D-Druckverfahrens vergleichbare Entwicklungen absehbar.

Diese im Moment noch vorsichtige Veränderung fällt mit dem wachsenden Widerstand gegen Globalisierung und weltweitem Handel zusammen. Dieser ist für die meisten Ökonomen unverständlich, für die freier Handel für alle beteiligten Regionen positiv wirkt. Wir scheinen allerdings vergessen zu haben, dass diese Handelstheorien auch besagen, dass es innerhalb der Regionen Gewinner und Verlierer gibt und der in der Theorie vorgesehene Ausgleich zwischen diesen Gruppen in der Praxis nicht stattfindet. In den meisten westlichen Staaten fühlen sich deshalb die Verlierer der Globalisierung ihrem Schicksal überlassen.

Das rächt sich nun, in dem populistische, autoritäre und protektionistische Bewegungen weltweit Zulauf erhalten. Sie alle sammeln die Unzufriedenen und Abgehängten und stellen die aktuell größte Gefahr für die internationale wirtschaftliche Zusammenarbeit und damit den Handel dar.

Dem müssen wir entschlossen entgegen wirken, denn damit gingen auch all die positiven Effekte verloren, die ein dynamischer und freier Welthandel zweifellos hat. Beispielsweise die Tatsache, dass Hunderte Millionen Menschen auf der Erde dadurch der Armut entkommen sind, in den Industrieländern viele Güter günstiger und erschwinglicher wurden und nicht zuletzt der Wohlstand der Exportnation Deutschland davon ein gutes Stück abhängt. Wir müssen deshalb Wege finden, um die negativen Effekte abzumildern und weniger Verlierer zu haben. Das führt uns zu den Grundfesten nicht nur der Schaffermahlzeit, sondern unserer Zivilgesellschaft insgesamt: Solidarität und füreinander eintreten; Verlässlichkeit und soziale Gerechtigkeit; Augenmaß und Offenheit; und ja: auch Leistung, Risikobereitschaft, Wachstum und sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen. Gier nicht.

Gestatten Sie mir nun noch einige Ausführungen zur Industrie, die im Moment weder Krise noch mangelnde Dynamik kennt. Es brummt.

Trotzdem muss uns beunruhigen, dass die Automobilindustrie als Schlüsselindustrie unseres Landes innerhalb kurzer Zeit global und national ihre hohe Reputation verloren hat. Und nicht nur das: Dieselmotoren als die deutsche Motorentechnik schlechthin sind derart ins Gerede gekommen, dass sie nun in den Augen vieler Übergangstechnologie sind, aber nicht Zukunftstechnologie. Das ist ein Risiko, vielleicht sogar ein Art Klumpenrisiko für die wirtschaftliche Prosperität unseres Landes.

Differenziert betrachtet ist es aber natürlich so, dass moderne Dieselmotoren mit entsprechendem Aufwand und entsprechender Bescheidenheit bei Fahrzeuggröße und –leistung auch ohne kurzfristige massive Investitionen z.B. in Infrastruktur für Elektromobilität für einen längeren Zeitraum eine ökologisch und ökonomisch akzeptable Technik ist. Nur dürfen wir darüber nicht vergessen, dass wir weiter mit Nachdruck und Sachverstand an zukunftssicheren Mobilitätskonzepten arbeiten müssen. Dabei einseitig und ohne differenzierte Betrachtung nur auf Individualverkehr mit Elektrofahrzeugen quasi als Heilsbringer zu setzen, wäre genauso verfehlt, wie der Glaube, dass die Energiewende auf absehbare Zeit das Weltklima retten könnte.

Letztere, die im wesentlichen auf dem Ausstieg aus der Kernenergie und der konventionellen Stromerzeugung basiert, hat bekanntlich bisher nicht dazu geführt, dass wir unsere Klimaziele erreichen. Am Geld oder der Akzeptanz liegt das nicht, denn die Energiewende kostet etwa 25 Mrd. im Jahr und ist – trotzdem - in der öffentlichen Meinung gut hinterlegt. Vielmehr sind die fast ausschließliche Konzentration der Maßnahmen auf die Stromerzeugung und die erheblichen Mängel des Strommarktdesigns Ursache dafür, dass Deutschland bei seit Jahren bestenfalls leicht sinkenden Emissionen noch immer etwa 2,7% zu den Gesamt-CO₂-Emissionen dieser Welt beiträgt. Selbst ganz ohne CO₂-Emissionen werden wir also die Welt nicht retten.

Diese nicht so ganz bequeme Wahrheit ist in der Öffentlichkeit noch nicht wirklich angekommen. Genauso wenig, wie die vielleicht bedauerliche Botschaft, dass der Rest Europas und der Welt Kernkraftwerke nicht abstellt, sondern sogar neue baut und dies meist mit der CO₂ Bilanz rechtfertigt. Oder der Botschaft, dass es wenig bringt, wenn wir in Deutschland und Europa die Stahlerzeugung mit hohen CO₂-Kosten belasten, wenn dann der benötigte Stahl mit weit höheren CO₂-Emissionen und hohen sonstigen Umweltkosten in Asien produziert wird.

Unter dem Strich machen diese paar kleinen Beispiele für mich deutlich, dass wir aufhören sollten, uns bei der Bewertung der Realitäten Sand in die Augen zu streuen. Wir müssen vielmehr in Zukunft viel inhaltlicher und öffentlicher hinterfragen und diskutieren, was in der realen Welt richtig ist und was nicht. Und dann hilft handeln, auch wenn es schwer fällt und kurzfristig keine Stimmen bringt. Transparenz und Ehrlichkeit helfen dabei enorm. Eine freie und kritische Presse ebenfalls und schließlich ein wenig Bescheidenheit und Augenmaß. Die Schaffermahlzeit passt in dieses Bild, denn sie steht für Ehrbarkeit, Realitätssinn, Solidarität und Gemeinsamkeit.

Auf Handel, Schifffahrt und Industrie ein dreifaches...