

**Dr. Matthias Zimmermann, 1. Schaffer 2019
„Handel, Schifffahrt und Industrie“**

Verehrte Gäste der Schaffermahlzeit,
meine Damen und Herren,

sehen Sie mir bitte nach, dass ich Sie, heute in meinem Amt
als erster Schaffer,
bei der traditionellen Rede auf „Handel, Schifffahrt und
Industrie“,
einleitend an ein Bremer Ereignis erinnern möchte,
das mit dem Prädikat „historisch“ zu bezeichnen,
sicherlich keine Übertreibung wäre.

Hier, in der altherwürdigen Oberen Rathaushalle, tagte im Juli
1978 der Europäische Rat,
und es war maßgeblich die Initiative
des französischen Staatspräsidenten Valery` Giscard d`Estaing
und des deutschen Bundeskanzlers Helmut Schmidt,
dass der Europäische Rat damals die Gründung eines
Europäischen Währungssystems beschloss.
Hier also, in der Oberen Rathaushalle, wurden, vor rund 40
Jahren, die Weichen für den Euro gestellt.

Die Vorstellung, dass die gute alte D-Mark,
mit der – nicht nur die Deutschen –
Wohlstand, Stabilität und Sicherheit verbanden,
einfach so im „Papierkorb der Geschichte“ verschwinden
würde, ging damals weder in die Köpfe noch in die Herzen der
Deutschen.

Vier Wochen vor besagter Geburtsstunde des Euro, bin ich in Bremen geboren.

24 Jahre später, ich hatte gerade mein Examen an der European Business School abgelegt, wurde der Euro schließlich in 12 Mitgliedstaaten der Europäischen Union als gemeinsame Währung eingeführt.

Was lehrt uns das?

Europäische Mühlen können „verdammt“ langsam mahlen.

Und heute, weitere 16 Jahre später, können wir uns ein Leben ohne Europa, ohne den Euro und ohne die Freiheiten des Europäischen Binnenmarktes kaum mehr vorstellen. Handel, Schifffahrt und Industrie verdanken dem Europäischen Binnenmarkt eine damals, vor 40 Jahren, noch kaum vorstellbare Dynamik.

Die Wirtschaft Deutschlands ist die größte Volkswirtschaft Europas und die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt. Handel, Schifffahrt und Industrie in Bremen haben von dieser europäischen Dynamik profitiert.

Bremen ist mittlerweile der 6-größte Industriestandort Deutschlands. Im Jahr 2017 hatte Bremen, mit einem Plus von 3,3 %, das höchste Wirtschaftswachstum aller Bundesländer.

Das Daimler Benz Werk in Bremen, mit seinen knapp 13.000 Mitarbeitern, ist die weltweit größte Autoschmiede mit dem Stern, größer noch als die Werke am Stammsitz in Stuttgart.

→

Der Umschlag von Seegütern, Containern, Maschinen und Fahrzeugen über die Bremischen Häfen, macht das Land Bremen zu einer Drehscheibe internationaler Warenströme. Globalisierung können wir hier tag täglich und hautnah erleben.

Die Hochschullandschaft an der Weser ist ebenfalls vielfältig. 35.000 Studierende an der staatlichen Universität und der privaten Jacobs University sowie fünf Fachhochschulen lassen sich benennen.

Die Uni Bremen, ein Kind der 68er, hat sich von einer ehemals linken Reformuniversität zur einzigen Exzellenz Universität im Norden gemausert. Den mittlerweile exzellenten Ruf Bremens als Wissenschaftsstandort komplettiert ein hochkarätiges Netz von Forschungseinrichtungen.

Bremens mittelständisch geprägte Handelsflotte, mit ihren etwas mehr als 300 Schiffen, hat die Schifffahrtskrise recht gut überstanden. Die Zeaborn Group, Bremens mittlerweile wohl größter Reeder, gehört in der Schwergut-Schifffahrt zu den weltweiten Champions.

Handel, Schifffahrt und Industrie in unserer Hansestadt müssen sich, auch im 21ten Jahrhundert, nicht verstecken. Warum der sechstgrößte Industriestandort Deutschlands bei den Arbeitslosenzahlen und der Qualität der Schulen regelmäßig die rote Laterne erhält, kann ich Ihnen nicht erklären, da müssen Sie unsere Politiker fragen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
Bremen, Deutschland, Europa, die ganze Welt befindetet sich in
einer Zeitenwende.

Mit einem Fuß stehen wir schon mitten drin.

In kaum mehr als 20 Jahren hat ein technischer Geniestreich
die Welt verändert.

Die Digitalisierung hat unser aller Leben revolutioniert. Keine
Erfindung in der Geschichte der Menschheit hat in so kurzer
Zeit so viel in unseremem Leben anders werden lassen.

Die Welt ist zu einem Dorf geworden.

Die Globalisierung hat Handel, Schifffahrt und Industrie vor
dramatische Herausforderungen gestellt.

Mit der Künstlichen Intelligenz hat sich ein Konkurrent für die
Spezies Mensch auf den Weg gemacht, die Krone der
Schöpfung entbehrlich zu machen.

Das Denken wird durch Algorithmen immer häufiger ersetzt.
Wissen kennt keine Grenzen mehr.

Das Internet als Marktplatz für das, was die einen haben und
das, was die anderen gerne hätten, dringt mittlerweile in jede
noch so entlegene Hütte Afrikas, Asiens oder Südamerikas
und setzt dort ungeheure Kräfte frei.

Aus Entwicklungsländern werden Schwellenländer, und
Schwellenländer sind auf dem Weg zu den großen
Industrienationen aufzuschließen.

Noch sind die USA die größte Volkswirtschaft der Welt und
schon setzt China mit respekteinflößenden Zuwachsraten an,
die USA zu überholen. Und Deutschland, auf Platz 4 der
Weltrangliste, hat das 1,2 Milliarden-Volk Indiens, auf Platz 6,
dicht hinter sich. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die Inder
aufgeschlossen haben werden.

Unter dem Strich: Die Globalisierung gebiert neue ökonomische Kraftfelder. Hidden Champions steigen auf, und etablierte Marktführer haben das Nachsehen. Handel, Schifffahrt und Industrie sind einem nie da gewesenem Veränderungsdruck ausgesetzt.

In diesem Zusammenhang musste ich an ein altes Märchen aus Afrika denken – erst jüngst erfuhr ich, dass diese Fabel auch dem ein oder anderen Börsianer bekannt zu sein scheint:

Jeden Morgen, wenn in Afrika über der Steppe die Sonne aufgeht, wacht die Gazelle auf.
Sie weiß, sie muss schneller laufen als die langsamste Gazelle, wenn sie nicht gefressen werden will.
Jeden Morgen, wenn in Afrika über der Steppe die Sonne aufgeht,
wird auch der Löwe wach. Er weiß, er muss heute schneller sein,
als die langsamste Gazelle, wenn er nicht verhungern möchte.
Daraus folgt: Es ist ganz egal, ob Du eine Gazelle oder ein Löwe bist,
wenn über der Steppe die Sonne aufgeht, musst Du rennen.

Der Welthandel, verehrte Gäste, hat viele Löwen und Gazellen.
Seit der amerikanische Präsident Trump heißt, steht die Welt vor ganz besonderen Herausforderungen.
Schon ist von Handelskriegen, von einem neuen Protektionismus die Rede.

Weitgehend vergessen ist die erste Welle des Protektionismus in Europa, die von einem großen Deutschen ausgelöst wurde.

Weil 1873, die Weltmarktpreise für Eisen und Stahl drastisch verfielen, und das billige Getreide aus Amerika und Russland die ostelbische Landwirtschaft in eine existenzbedrohende Krise gestürzt hatten,

vollzog Otto von Bismarck, der Eiserne Kanzler, eine zollpolitische Wende.

Er führte Zölle auf alle Importe von Eisen, Getreide, Holz und Vieh ein und löste damit eine Welle von protektionistischen Reaktionen bei den Handelspartnern des Deutschen Reiches aus.

Diese Abkehr vom liberalen Freihandel hat im 19. Jahrhundert jedoch kaum Schaden angerichtet. Damals konnten neue Industrien, der Maschinenbau, die Chemie und die Elektroindustrie, in Verbindung mit dem Verfall der Transportpreise, ausgelöst durch die neuen Verkehrsträger Eisenbahn und Dampfschiffahrt, die durch die Zölle induzierten Preissteigerungen mehr als kompensieren. Es gab keine Krise damals.

Wenn der von Donald Trump in diesen Tagen angezettelte Handelsstreit mit den großen Industrienationen weiter eskalieren sollte, stehen kompensatorische Entwicklungen – wie im 19. Jahrhundert – nicht zur Verfügung. Die Folgen wären, da sind sich alle Ökonomen einig, verheerend; am Ende auch für die Amerikaner, die genau das Gegenteil beabsichtigen.

In einer globalisierten Welt kennen Handelskriege am Ende nur Verlierer.

Treibende Kraft für die Dynamik der Globalisierung ist neben der Digitalisierung der freie, weltweite Austausch von Kapital und Wissen, von Waren und Dienstleistungen.

Adam Smith, der Urvater des Wirtschaftsliberalismus hat diese wohlstandssteigernde Funktion des Freihandels in seinem 1776 erschienenen Hauptwerk „Der Wohlstand der Nationen“, begründet. In gewisser Weise war dieser schottische Ökonom der erste Prophet der Globalisierung, indem er die Integration der internationalen Märkte und den Freihandel als entscheidende Motoren für den Wohlstand der Nationen erkannt hat.

Und jetzt rüttelt Herr Trump aus New York an den Grundfesten der liberalen Weltwirtschaftsordnung. Wie ein Elefant im diplomatischen Porzellanladen „trampelt“ er gewachsene ökonomische Gewissheiten nieder, um seine opportunistische „Amerca first“-Politik durchzusetzen.

Die Weltgemeinschaft ist gut beraten, mit Donald Trump strategisch nachsichtig wie mit einem ungezogenen Kind umzugehen, um eine Eskalation seiner protektionistischen Geisterbahnfahrt zu vermeiden.

Am Ende, siehe Adam Smith, gäbe es nur Verlierer.

Vom Handel zur Schifffahrt.

Die internationalen Handelsströme von Kontinent zu Kontinent wären ohne die Schifffahrt nicht möglich.

Ein zentrales Werkzeug der Globalisierung ist der Container. Zwei Drittel des grenzüberschreitenden Warenverkehrs wird mit Containern geleistet. Noch – muss man wohl anfügen.

Vieles, was Jahrzehnte als Gewissheit gehandelt wurde, könnte durch die Digitalisierung ins Wanken gebracht werden. Auch die marktbeherrschende Rolle des Containers. Die Schifffahrtskrise, mit der wir uns seit mehr als einem Jahrzehnt „herumschlagen“ müssen, hat gezeigt, auch der Mensch, in Gestalt des Reeders oder des Bankers – ja auch des Politikers in den Aufsichtsräten von Banken – kann sich irren.

„Gier frisst Hirn“, hat das ein Hamburger Reeder genannt und damit den Umstand gemeint, dass die Schifffahrtswirtschaft und ihre Finanziere – erlauben Sie mir, Sie an die alte afrikanische Weisheit mit der Gazelle und dem Löwen zu erinnern – in diesem Fall den hanseatischen Kaufmannstugenden wohl nicht oberste Priorität eingeräumt haben.

Das ist vor Jahrhunderten der viel gepriesenen Hanse auch passiert.

Die Hanse, seit dem 12. Jahrhundert ein dominierender Wirtschaftsverbund an Nord- und Ostsee, verschlief im 16. Jahrhundert die Weiterentwicklung im Schiffbau. Die legendäre Kogge war im Hochseehandel nicht mehr konkurrenzfähig.

Die Hanse verpasste ferner die Einführung der doppelten Buchführung, aber auch die Gründung kapitalstarker Banken und funktionierender Börsen.

In Holland brach dagegen ein goldenes Zeitalter mit unermesslichem Reichtum und Wohlstand an, während die Herren der Koggen ihre Handelsverkehre in mittelalterlichen Bahnen weiterlaufen ließen.

Nach einer Studie des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts wird der Markt an Containerschiffen an Bedeutung verlieren. Die Boom-Zeit der Containerschiffahrt, als Synonym für den globalen Handel, könnte ihren Höhepunkt längst überschritten haben.

In Asien, Afrika und Südamerika, so das Hamburger Weltwirtschaftsinstitut, werden zukünftig viele Waren gleich vor Ort produziert, die bislang mit Containerschiffen über weite Strecken herangeschafft werden mussten.

Die rasant fortschreitende Digitalisierung, beispielsweise beim 3D Druck als Ersatz für komplexe Produktionsverfahren, werde den Trend zur marktnahen Produktion maßgeblich erleichtern. Wichtiger als Containerschiffe können deshalb, so die Hamburger Wissenschaftler, Tanker und Bulker, also Massengutschiffe werden, die die Rohstoffe zu den dezentralen Produktionsstätten transportieren.

Fazit: Die weltweit fortschreitende räumliche Diversifizierung der Produktion wird zu einem Abbau des Containertransports bei einer Erhöhung des Transportvolumens für Rohstoffe führen.

Also: Wir können uns schon einmal auf die Suche nach einem Nachfolger des Containers, als Symbol für die zweite Stufe der Globalisierung, machen.

Gestatten Sie mir, nun auf das jüngste Mitglied der Trias, auf die Industrie zu sprechen zu kommen.

Aktuell ist in aller Munde der Begriff „Industrie 4.0“. Seit dem Beginn der Mechanisierung, in der Mitte des 18.

Jahrhunderts, hat sich die industrielle Produktion in großen Schritten revolutionär verändert.

Nach der Mechanisierung, der „Industrie 1.0“, kam die Massenproduktion, „Industrie 2.0“, gefolgt von der Automatisierung, „Industrie 3.0“, und jetzt mit Digitalisierung und dem Einzug des „Internet der Dinge“ vollzieht die Menschheit den vierten Schritt in ihrer Geschichte der Industrialisierung: „Industrie 4.0“ eben.

In der Produktion vernetzen sich Menschen, Maschinen und Werkstücke und tauschen, ähnlich wie in sozialen Netzwerken, Informationen, direkt untereinander, in Echtzeit aus.

Und im Management wird immer häufiger die „KI“, die Künstliche Intelligenz das Sagen haben. Längst können kognitive Leistungen wie Auffassungsgabe, Logik oder Denk- und Urteilsvermögen von der KI übernommen werden.

Aktuelles Paradeprodukt der „Industrie 4.0“ ist das selbstfahrende Auto.

In Amerika hat jüngst ein Projekt der Künstlichen Intelligenz die Weltelite der Pokerspieler geschlagen; mit gekonnten Bluffs und geschickt getarnten Bieterstrategien.

Die Digitalisierung ist jedoch, entgegen allen Befürchtungen, unter dem Strich eine gewaltige Jobmaschine.

Im vergangenen Jahr wurden im Digitalbereich mehr als doppelt so viel Stellen neu geschaffen als durch Rationalisierung und Strukturveränderungen weggefallen sind.

Handel, Schifffahrt und Industrie, meine Damen, meine Herren, haben viel zu bieten in diesen Tagen. Wir alle sind Zeugen oder sogar Mitgestalter spannender Transformationsprozesse.

Dabei sollten wir nicht vergessen, wie fragil die geopolitischen Bedingungen sind, unter denen sich alles abspielt.

Und dann stellt ein amerikanischer Präsident die Grundfesten der liberalen Welt- und Handelsordnung in Frage.

Transatlantische Freundschaft, Multilateralismus, offene Märkte, offene Gesellschaften, Vertrauen und Verlässlichkeit im Miteinander der Nationen werden von Donald Trump rücksichtslos aufgekündigt.

Unsere über viele Jahrzehnte gewachsene Freundschaft und Verbundenheit mit dem amerikanischen Volk darf darunter jedoch nicht leiden.

Aber, auch wir müssen unsere Interessen wahren. Und wenn ich sage, unsere Interessen, dann sind das die Interessen Europas.

Keine europäische Nation ist alleine stark genug, um im Koordinatensystem der Weltmächte – Amerika, China und Russland – eine entscheidende Rolle zu spielen.

Für die deutsche Außen- und Wirtschaftspolitik gilt deshalb uneingeschränkt:

Ohne Europa ist alles nichts.

Die europäische Integration ist für Deutschland nicht nur eine geo- und handelspolitische Notwendigkeit, sie ist das erfolgreichste Friedensprojekt in der Nachkriegsgeschichte.

Wir müssen, mit heißem Herzen und kühlem Verstand, dem Projekt Europa die Treue halten.

Erinnern Sie sich?

Im Juli 1978, vor etwas mehr als 40 Jahren, 4 Wochen nach meiner Geburt, schlug hier, in der Oberen Rathaushalle zu Bremen, die Geburtsstunde des Euro.

Mein Herz schlägt für Europa.

In wenigen Wochen sind Europawahlen. Dann wird wieder ein Stück Zukunft für Europa entschieden und damit auch ein Stück Zukunft für „Handel, Schifffahrt und Industrie“ in unserem Land.

Ich darf Sie bitten, sich zu erheben.

Auf Handel, Schifffahrt und Industrie

[Hepp, Hepp, Hepp]