

## **2. Rede des 1. Schaffers – Thomas Kriwat Auf Handel, Schifffahrt und Industrie**

Sehr verehrte Damen, sehr geehrte Herren,

„Ignoranti quem portum petat nullus suus ventus est“, dieses Zitat stammt aus den Epistulae Moralis des berühmten Philosophen, Schriftstellers und Politikers Seneca, des jüngeren. Zu seinen Schülern gehörte der römische Kaiser Nero, der seinen einstigen Meister 65n. Chr. zum Selbstmord zwang. Es war eine Zeit des epochalen Umbruchs im Römischen Reich, geprägt vom Ende der Demokratie hin zum autokratischen Kaisertum. Rom war ein unsicherer Ort, große Demonstrationen und Gewalt waren an der Tagesordnung, das Volk war verunsichert, rief nach der starken, ordnenden Hand der militärischen Machthaber, während die Bewahrer der alten Ordnung und der Demokratie um Cicero trotz brillanter Rhetorik kaum noch wahrgenommen wurden.

Mit seinen Epistulae Moralis, den über 100 Briefen zur Ethik, von denen jeder Lateinschüler mindestens einen übersetzen durfte, rechnet Seneca mit der unruhigen Zeit ab und gibt Ratschläge wie man sein Leben im Sinne der stoischen Ethik sinnvoll gestaltet. Frei übersetzt heißt sein Ratschlag, mit dem ich die Rede eröffnet habe:

„Wer nicht weiß, welchen Hafen er ansteuern soll, für den weht kein günstiger Wind“.

Ob ich im Lateinunterricht für diese Übersetzung eine gute Note erhalten hätte, möchte ich bezweifeln, denn mein Lateinlehrer war einerseits sehr gerecht, aber andererseits auch sehr streng bei der Übersetzung der Texte. Unser geschätzter Vorsteher Matthias Claussen wird dies sicherlich bestätigen. Denn er durfte ebenfalls bei diesem Lehrer Latein lernen, 25 Jahre vor mir hier in Bremen am Alten Gymnasium.

Ihren Namen trägt die Schule zu Recht, denn sie wurde 1528 gegründet und ist damit noch einmal 17 Jahre älter als unsere Schaffermahlzeit. Die Gründungen dieser Institutionen fielen ebenfalls in eine Zeit epochalen Umbruchs in Europa, die Spätrenaissance. Sie führte letztlich zur Spaltung der Kirche, die 1555 mit dem Augsburger Religionsfrieden (cuius regio, eius religio) besiegelt wurde.

Beiden Institutionen - Schaffermahlzeit und Schule – ist gemein, dass sie Reaktionen der Bremer Gesellschaft auf die sich im Umbruch befindenden Verhältnisse waren. Anpassung war erforderlich. Die Schule wurde gegründet als freie, also von der Kirche, die damals das Bildungsmonopol innehatte, unabhängige Lateinschule. Haus Seefahrt wurde gegründet, um nach der Reformation sicherzustellen, dass die Familien der Kapitäne der Bremer Handelsschiffe versorgt waren, wenn diese von ihren abenteuerlichen Reisen nicht mehr heimkamen. Die Gründungen waren Antworten auf dringende, gesellschaftliche Fragen. Der Erfolg war damals sicher ungewiss, aber weil man ein klares Ziel, einen Hafen anzusteuern hatte, war der Wind günstig und ist es bis heute für unsere Bremer Institutionen.

Und damit bin ich nach diesem kleinen Ausflug in die Geschichte im Heute angekommen. Heute haben wir doch zumindest das Gefühl in einer Zeit epochalen Umbruchs zu leben. Da ist einerseits der digitale Wandel und andererseits der damit verbundene gesellschaftliche. Auch Handel, Schifffahrt und Industrie werden von diesem Umbruch erfasst. In Phasen des

Umbruchs ist es mitunter schwierig ein Ziel auszumachen, bei dem man sich annähernd sicher sein kann, dass es sich lohnt, dies anzusteuern. Denn viele Ziele stehen im Wettbewerb oder sogar im Widerspruch zueinander und konkurrieren in unserer informationsüberfluteten Gesellschaft miteinander um die größte mediale Aufmerksamkeit:

- Der Klimaschutz fordert unseren Wohlstand und - vor allem - unsere Freiheit heraus.
- Unilateralismus, galt lange als überwunden, steht plötzlich wieder auf der Tagesordnung und macht dem Multilateralismus ernsthaft Konkurrenz.
- Und unserem Menschenverstand vertrauen wir zunehmend weniger als der künstlichen Intelligenz.

Wohin also soll die Reise gehen meine Herren Kapitäne? Und damit meine ich gerade nicht die anwesenden Patentinhaber, sondern die Kapitäne aus Wirtschaft und Politik. Wenn der Reeder dem Kapitän nicht sagt, wo er hinfahren soll, dann wird das Schiff auch nicht ankommen.

„Wer nicht weiß, welchen Hafen er ansteuern soll, für den weht kein günstiger Wind“. Diesen Satz wird jeder unserer hier anwesenden Kapitäne - und jetzt meine ich die Patentinhaber - sicherlich unterschreiben. Auch wenn der Wind auf See nicht mehr die Rolle spielt wie zu Zeiten der Segelschiffe, so ist er immer noch ein entscheidender Faktor. Denn heute ist es wichtiger denn je, die unter Einberechnung von Wind und See günstigste Route zu wählen, um den Brennstoffverbrauch gering zu halten und damit entscheidend zum wirtschaftlichen Erfolg der Reise beizutragen. Nautisch ist es deshalb ist es keine gute Strategie, sich mit dem Wind treiben zu lassen. Wer bei seiner wirtschaftlichen Strategie auf Mainstream gesetzt hat, kann schnell Probleme bekommen, wenn der Wind heute aus der einen und morgen aus der anderen Richtung weht.

Nehmen wir die für Bremen so wichtige Industrie. Für sie gilt: auch wenn der Wind günstig weht für einen Wachstumskurs, darf man Seekarte und Wetterkarte nicht aus den Augen verlieren. Nach wirtschaftlich erfolgreichen Jahren bläst der Industrie ein zunehmend rauer Wind ins Gesicht: Die Einführung des Mindestlohns und international ausgerichtete Investitionen, sowie sinkende Kosten vor allem bei Rohstoffen und in der Logistik haben den Modernisierungsdruck auf deutsche Unternehmen abflauen lassen. Nun kommt vieles auf einmal: Mobilitätswende, Energiewende, schleppender 5G-Ausbau, Digitalisierungstau und dramatischer Fachkräftemangel sind die Riffe, Sandbänke und Klippen, um die es zu navigieren gilt.

Gleichzeitig fehlen die Impulse aus der Politik. Zunächst entzieht der Fiskus dem System mit seinen Haushaltsüberschüssen Geld, von dem dann aber nicht ausreichend investiert wird, sondern das vor allem zur kurzfristigen Absicherung des Wohlstands wie etwa bei der Einführung der Grundrente verwendet wird. Daraus entsteht das Bild vom Schlingerkurs der Deutschen Industrie, das von einer nie dagewesenen Aufmerksamkeit in den von Gesinnungsethik dominierten sozialen Medien geprägt wird. Dies ist jedoch kein Grund, in den medialen Abgesang auf die deutsche Industrie einzustimmen, denn nach den guten Jahren sind Ressourcen vorhanden, um in den digitalen Wandel, neue Antriebstechnologien und Produktionsverfahren zu investieren. Wichtig ist, dass auch die Bundesregierung aktiv Hürden abbaut, wie für die so wichtige Anwerbung von Fachkräften aus Nicht-EU Staaten oder die Vereinfachung von Genehmigungs- und Planungsverfahren.

Anders als die Industrie als immer noch junger Wirtschaftszweig ist die Schifffahrt seit jeher in Bremen zuhause. Die ansässigen Reedereien sind mittelständisch, inhabergeführt und diversifiziert. Egal, ob alte Traditionsreederei mit mehr als 200jähriger Firmengeschichte oder junges, aufstrebendes Unternehmen, das seit 30 Jahren am Markt ist, in Bremen ist und bleibt man bodenständig. Global ist diese Bodenständigkeit vor allem in der Containerschifffahrt völlig abhandengekommen. Die die Zielvorgabe der Großreedereien ist klar: Mehr Schiffe, größere Schiffe und noch mehr, noch größere Schiffe. Hier herrscht offenbar ungebrochener Optimismus, dass Ladungsmengen weiter deutlich wachsen werden oder zumindest die Überzeugung, dass sich weitere Marktanteile nur über immer größere Einheiten realisieren lassen. Das größte Containerschiff der Welt in Diensten von MSC kann geschätzte 23.500 Standardcontainer - in der Branche sagen wir TEU dazu - laden. Schon sprechen die Konkurrenten über Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 25.000 und mehr Containern.

Mit dem Startschuss für die neunte Elbvertiefung im letzten Sommer wurden erstmals kritische Stimmen aus der Wirtschaft laut, ob es denn sinnvoll sei, diesen Kurs des Größenwachstums landseitig mitzumachen. Meines Erachtens stellt man sich diese zaghafte Frage viel zu spät. So haben zum Beispiel die USA die Größe der Containerschiffe, die amerikanische Häfen anlaufen dürfen, auf 18.000 TEU begrenzt. Den Containerlinien wird in diesem Zusammenhang gerne unterstellt, sie würden sich auf Kosten aller anderen an der Logistik beteiligten, optimieren. Denn, während die Kosten für die landseitigen Investitionen in immer größere Hafenanlagen, Umschlagslogistik und -infrastruktur in die Milliarden gehen, ist der Bau der Containerriesen in Fernost vergleichsweise günstig. Hoch ist auch der ökologische Preis, den wir in Form von Flussvertiefungen, Flächenversiegelungen und Infrastrukturausbau, zahlen. Noch gravierender wären die Folgen einer Havarie eines solchen Riesen auf einer der deutschen Seeschiffahrtsstraßen, denn für die Bergung gibt es bisher keine Konzepte und dementsprechend auch keine Logistik oder Gerät. Hinzu kommt, dass das in Bremen ansässige renommierte Institut für Seeverkehr und Logistik in einer Studie die Wirtschaftlichkeit dieser Containerriesen massiv in Zweifel gezogen hat. Trotzdem machen erstaunlicherweise alle bei dieser halsbrecherischen Regatta, man könnte sie auch Irrfahrt nennen, mit. Alle? Nicht alle, denn in der kleinen Hansestadt am Ufer der Weser sind mittelständische Reedereien zuhause, die Schifffahrt mit Augenmaß betreiben.

Im Handel treibt die Digitalisierung als stürmischer Wind die Veränderungen voran. Die Branche hat sich eine alte Weisheit des Aristoteles zu eigen gemacht: Wir können den Wind nicht ändern, aber die Segel anders setzen. Der Kurs wäre aber leichter zu halten, gäbe es nicht immer wieder Orkanböen in Form von leichtfertig angezettelten Handelskriegen und von anscheinend willkürlich verhängten Sanktionen, die das Navigieren in der ohnehin schon stürmischen See noch erschweren. Es gilt, von alten Geschäftsmodellen Abschied zu nehmen und neue zu entwickeln. Die Chancen dazu bietet die Digitalisierung und Bremen ist hier gut aufgestellt.

Nach Einschätzung der Industrie- und Handelskammer hat sich die Bremer Startup-Szene in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. Durch das starke Zusammenwirken der Institutionen in Bremen und Bremerhaven (Starthaus, Wirtschaftsförderung, Handelskammer) und verschiedener privater Akteure aus der Gründerszene ist es gelungen, das Thema stärker in den Mittelpunkt zu rücken. Aufgrund der sehr gut ausgeprägten Hochschullandschaft im Land Bremen gibt es grundsätzlich ein großes Potenzial an gut

ausgebildeten innovativen Fachkräften. Nicht umsonst wurde die Universität Bremen in 2018 unter den Top Ten der Gründerhochschulen aufgeführt. Schätzungen gehen davon aus, dass rund 10% der jährlich 4.000 Neugründungen im Land Bremen innovative Startups sind.

Erfolgreiche Bremer Startups wie Reishunger, Gastronovi oder Valispace sind noch keine zehn Jahre am Markt, aber bieten mit neuen Geschäftsmodellen innovative Lösungen. Das klingt erst einmal gut, aber erwähnt werden muss auch, dass 9 von 10 Startups innerhalb von drei Jahren nach ihrer Gründung eingestellt werden. Vom Scheitern zu sprechen verbietet sich hier meines Erachtens, denn die Suche nach innovativen Produkten kann häufig nicht in der Simulation gelingen, sondern nur im Feldversuch. Überhaupt ist die Simulation eine relativ neue Form der Erprobung. 1545 waren auch Haus Seefahrt und die Schaffermahlzeit innovative soziale Startups auf der Suche nach einer Lösung für die gesellschaftlichen Herausforderungen der Zeit. Und nach 476 Jahren wissen wir, es war sicher nicht die schlechteste.

So ist das hier in Bremen, wir leben mit den Winden, den Stürmen und den Gezeiten. Wir haben gelernt, uns ihnen anzupassen und sie zu unserem Vorteil zu nutzen. Egal, ob nun Schlingerkurs, Irrfahrt oder Kreuzen gegen den Wind, schlussendlich gilt immer noch die wichtigste aller Seefahrerweisheiten, die ich Ihnen gerne mit auf den Weg geben möchte: Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt!

Meine Damen und Herren, auf Handel, Schifffahrt und Industrie ein dreifaches....