

478. Schaffermahlzeit am 11. Februar 2022

Zweite Rede des 1. Schaffers Dr. Joh. Christian Jacobs

Auf Handel, Schifffahrt und Industrie

„Die Geschichte des Handels ist die Geschichte der Menschheit“ sagte Montesquieu vor mehr als 250 Jahren. Und deswegen hat die Rede auf Handel, Schifffahrt und Industrie schon lange ihren Platz in der Tradition unserer Schaffermahlzeit. Zu dem Geschwisterpaar Handel und Schifffahrt hat sich im 19. Jahrhundert die Industrie gesellt und ist insofern vergleichsweise jung gegenüber dem Geschwisterpaar Handel und Schifffahrt, das unsere Heimatstadt Bremen über seine mehr als 1.200 Jahre alte Geschichte geprägt hat. Allerdings sind die drei Säulen Handel, Schifffahrt und Industrie einem steten Wandel unterworfen. Häufig sprechen wir in Bremen über Krisen, z.B. im Automobilbau der 60er Jahre mit der Insolvenz der Firma Borgward und über die Krise der Werften in den 80er und 90er Jahren mit den Insolvenzen der AG Weser und des Bremer Vulkan. Dabei wird allzu häufig unterschlagen, dass in beiden Industriezweigen weltmarktführende Unternehmen in Bremen an die Stelle getreten sind. So steht das größte Automobilwerk von Mercedes Benz in der Welt nicht in Sindelfingen sondern in Bremen. Bremen ist darüber hinaus zweitgrößter deutscher Standort für Flugzeugbau und größter Standort in der Raumfahrt. Eine ähnlich herausragende Stellung hat Bremen als deutsche Hauptstadt des Kaffees, gemeinsam mit der anderen Hansestadt, und bei der Bierproduktion – das Bier, das wir heute trinken, kommt genauso aus Bremen, wie der Kaffee -, sowie in der Fischerei, wo die einstmaligen großen Hochseereedereien durch marktführende Fischverarbeiter ersetzt wurden. Das „Kühlhaus“ Europas – wie der Volksmund sagt – steht in Bremerhaven. Kein Wunder, Bremen ist der viertgrößte Industriestandort unserer Republik hinter der anderen Hansestadt, München und Stuttgart.

Die einstmalige Schifffahrtstadt mit Reedereien wie dem Norddeutschen Lloyd, aufgegangen in Hapag Lloyd, und der in den 80er Jahren in die Insolvenz gegangenen Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa ist ein international bedeutender Hafen- und Logistikstandort mit in einigen Branchen herausragender Wertschöpfungstiefe geworden. Bremerhaven verfügt über die längste Kaje der Welt mit direktem Meeranschluss, mit einer Gesamtlänge von 4,7 km. Allein jedes Jahr investiert die Hansestadt EUR 50 Mio. in den Ausbau dieses Containerterminals. Bremen ist darüber hinaus am Tiefwasserhafen Jade-

Weser-Port in Wilhelmshaven beteiligt und hat insofern mit dieser Beteiligung einen weiteren Wettbewerbsvorteil, und zwar einkommend wie ausgehend. So hat die Regierung Adenauer schon kurz nach dem Krieg zu Recht formuliert: „Für Deutschland in seiner geographischen Lage und Abhängigkeit vom Weltmarkt sind eigene Seehäfen, eine eigene Flotte und ein welterfahrener Außenhandel unentbehrlich. Bremen und Hamburg sind die Träger dieses maritimen Interesses Deutschlands.“

Das alles addiert sich auf zu einer Wirtschaftsleistung pro Kopf, die 16 % über dem Bundesdurchschnitt liegt. Wäre Bremen ein Mitglied der Europäischen Union, lägen wir beim Bruttoinlandsprodukt in absoluten Zahlen noch vor Estland, Lettland, Malta und Zypern und, gemessen am Bruttoinlandsprodukt je Einwohner, sogar an vierter Stelle, hinter Luxemburg, Irland und Dänemark.

Unsere Gäste mögen sich fragen, warum dann immer von der schwierigen Finanzsituation Bremens die Rede ist. Das ist ganz einfach: Ca. 80.000 der 281.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Land Bremen werden von Arbeitnehmern besetzt, die einpendeln, also nicht in Bremen wohnen. Das sind fast 30 %. Was ist daran das Problem? Die Einpendler nutzen einerseits Bremer Infrastrukturen, ohne dass sie allerdings im Gegenzug Einkommensteuer entrichten und andererseits muß Bremen Infrastruktur für die Betriebe vorhalten, deren Mitarbeiter keine Steuern im Land bezahlen. Wir wissen, dass von der Einkommensteuer 15 % der Wohngemeinde und 42,5 % dem Land, in dem der Arbeitnehmer wohnt, verbleiben und die übrigen 42,5 % an den Bund fallen. Das war vor der Finanzreform 1970 anders. Damals verabschiedete man sich vom bewährten Quellenprinzip bezüglich der Besteuerung des Einkommens und führte das Wohnsitzprinzip ein. In der Praxis führte dies dazu, dass Bremen zunächst Steuerkraft an Niedersachsen abführen muss, um anschließend über den Finanzkraftausgleich über die Verteilung der Umsatzsteuer kompensiert zu werden. Diese Benachteiligung belief sich auf einen Betrag, der deutlich größer als EUR 500 Mio. war, in 2015 EUR 660 Mio., in 2016 EUR 710 Mio., und zwar Jahr für Jahr. Der Verweis auf den Länderfinanzausgleich muss nach dessen Abschaffung 2020 zwar entfallen; gleichwohl besteht das Problem der sinkenden Einnahmen Bremens durch schlichte Abwanderung mangels hinreichenden Wohnraums fort. Soweit zu den Zahlen.

Inhaltlich ist an dieser Rechnung relevant, dass damit ein erheblicher Finanzierungsspielraum des Senats verloren geht. Finanzierungsspielraum für Investition insbesondere von Bildung, Universitäten und Hochschulen einerseits. Finanzierungsspielraum für Investitionen in von Infrastruktur wie Straßen und

Glasfasernetz zum zweiten. Finanzierungsspielraum für Investitionen aber auch von Wohnungsbau, um so Mindereinnahmen des Landes von EUR 6.000,00 pro Jahr pro nicht vorhandenem Bewohner zu reduzieren. Mehr Wohnungen auch deswegen, weil Bremen es sich als größte Stadt zwischen Amsterdam und der anderen Hansestadt nicht erlauben kann, lediglich im Trend zu wachsen, sondern angesichts der Tatsache, dass 70 % der Menschen im Jahre 2050 in Städten wohnen werden, überproportional wachsen muss, um nicht den Anschluss zu verlieren. Dieser kleine Exkurs in die Fiskalpolitik zeigt die Einzigartigkeit der Finanzaufgaben des Landes Bremen auf und auch, warum sich Wohnungsbau ganz praktisch „rechnet“.

Darauf hinzuweisen ist nicht schnöde Lobbytätigkeit eines Handels-, Schifffahrts- oder Industrievertreters. Sie hat etwas damit zu tun, welche Stellung Deutschland und Europa in der Welt gerade in Zeiten einer entstehenden Mehrpolarität zwischen vor allem USA, China und Europa hat, und welcher Beitrag jeder einzelne von uns zu unserem gemeinsamen Wohlstand leisten kann. Oder als Fragen formuliert: Wie wollen wir leben und wovon? Europa wird dabei weder eine Werkbank sein, anders als China, das jenseits der Werkbank inzwischen in manchen Industrien schon eine weltmarktbeherrschende Stellung eingenommen hat. Und auch nicht führend in der Konsumenten IT wie die USA durch die sogenannten GAFAM, Google, Amazon, Facebook, Apple und Microsoft, und das in einem im Vergleich zu Europa liberaler ausgestalteten und weniger sozial abgefederten Arbeits- und Sozialsystem. Antworten in einer komplexer werdenden, globalisierten Welt zu finden, ist nicht einfach. Als Unternehmer wird man sich vielleicht an den Ausspruch des Staatsmanns aus Athen zu der Zeit, als Athen die führende Seemacht im Mittelmeerraum war, Perikles, erinnern: „Das Geheimnis des Glücks ist die Freiheit. Das Geheimnis der Freiheit ist der Mut.“ Wir erinnern uns an „Fryheit do ik ju offenbar“ auf dem Schild des Rolands und „Buten un binnen, wagen un winnen“ auf dem Schütting. Als europäischer Unternehmer wird man sich aber auch an die Väter der sozialen Marktwirtschaft erinnern. Franz Böhm hatte bereits 1960 erkannt, dass die Freiheit des Unternehmers kein Grundrecht ist, sondern zurückgeht auf einen Auftrag der Gesellschaft an denjenigen, der es sich zutraut, etwas zu unternehmen, nämlich ein Unternehmen zu führen und dies systematisch zum Nutzen der Gesellschaft. Dies allerdings im Rahmen einer geeigneten Ordnung, nicht zum Nutzen der Unternehmer, deren Gewinnaussichten nur ein Anreiz dafür sind, diesen Auftrag der Gesellschaft gut, kreativ und innovativ auszuführen. Oder wie es Karl Homann, der Begründer der Wirtschaftsethik in Deutschland, gemeinsam mit Christoph Schmidt, einem der ehemaligen

sachverständigen Weisen in einem Papier einmal ausgedrückt hat: „Der Sinn von Unternehmen ist die Wertschöpfung im Dienst der Gesellschaft – arbeitsteilig erbracht, also im Sinne einer Systemleistung – durch Orientierung unternehmerischen Denkens und Handelns am Modell der "Wertentfaltung“, das heißt der ökonomischen, ökologischen und sozialen, nachhaltigen Erträge mit der Reinvestition von Gewinnen in Innovation und Zukunft, ohne dabei allerdings die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu gefährden.“

Es ist nicht schwer, sich vorzustellen, dass für die Gründer des Hauses Seefahrt das Idealbild ein Unternehmer war, dessen Tätigkeiten in einer Solidarität für das Gemeinwesen eingebettet war.

Was heißt das konkret? Wagen wir einen Blick nach draußen. 95 % des interkontinentalen Handels werden nach wie vor über den Seeweg abgewickelt. Angesichts der Tatsache, dass – zu Recht – die Politik und diese darin vielen Bürgern unseres Landes folgend, eine größere Transparenz in Lieferketten verlangt, sind ungeahnte Chancen für den Handel mit seiner Nähe zu Lieferanten bzw. Abnehmern und auch der Logistik entstanden. Vor allem der Handel hat es in der Hand, darauf hinzuwirken oder mindestens zu zeigen, wie man durch Transparenz in den Lieferketten zu höherem materiellen Wohlstand in den Ursprungsländern z.B. in einer Weise beitragen kann, dass sich die Menschen dort nicht veranlasst sehen, in lebensgefährlicher Weise sich auf den Weg nach Europa zu machen. Oder andersherum, der Handel hat entgegen des Slogans „let us kill the middle man“ eine herausragende Aufgabe und Chance, neue Anforderungen der Konsumenten an die deutsche Industrie infolge der Nachfrage nach nachhaltigen Produkten und an eine größere Transparenz der Lieferketten zu meistern. Dazu ist häufig phantasievolles Denken erforderlich, das ein „mindset change“ gegenüber dem vielfach kolportierten Prinzip „Auf den Preis kommt es an.“, ermöglicht. Uns ist bewußt, dass nur bei Abkehr von dem Prinzip „billig“ wir gemeinsam in Europa unseren hohen Lebensstandard in Deutschland und Europa im Vergleich zu unseren Wettbewerbern halten können. Negativ gesagt: „Wir wollen nicht das Venedig des 23. Jahrhunderts werden.“, eine Touristenattraktion für Menschen aus den Regionen, die sich als erfolgreicher herausgestellt haben als Europa. Dies aber wird nur gelingen, wenn Bürger und Regierungen in Bremen, Deutschland und Europa mit aller Kraft dafür sorgen, dass die erforderlichen Rahmenbedingungen für ein wettbewerbliches Bestehen von Deutschland und Europa in der Welt geschaffen sind. Vor allem die erforderlichen Investitionen in Infrastruktur und „Menschen“, also in Bildung und Hochschulbildung, muss gesichert werden. Denn schon heute ist ein

erstaunlich hoher Anteil der Produktion in Bremen an den Wissenschaftsstandort gebunden. Man könnte versucht sein, aus der Trias Handel, Schifffahrt und Industrie einen Vierklang unter Hinzufügung der Bildung und Wissenschaft im 21. Jahrhundert zu machen. Denn wie schon Henry Ford sagte: „Die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes beginnt nicht in der Fabrikhalle oder dem Forschungslabor. Sie beginnt im Klassenzimmer.“ Und so schließt sich der Kreis zur steuerlichen Struktur des Bundes und der Rolle Bremens und ihre Rolle für die Investitionsmöglichkeiten unseres Stadtstaates.

Allerdings, die Geschichte Bremens und dieser Schaffermahlzeit zeigt auch, dass Handel, Schifffahrt und Industrie in einem freien und fairen Wettbewerb über lange, lange Zeit einen erheblichen Beitrag zum Gemeinwesen leisten können.

So hoffe ich, dass Montesquieu mit seinem Statement „Die Geschichte des Handels ist die Geschichte der Menschheit.“ auch in den nächsten 250 Jahren Recht behalten wird und unser Gemeinwesen Bremen seinen Beitrag dazu leistet.

Meine Damen und Herren, ich bitte Sie, Ihre Gläser zu erheben und mit mir anzustoßen.

Auf Handel, Schifffahrt und Industrie ein dreifaches ...