

Amicale Hamburg 2011

Grundsatzworte Ralf Nagel

Ort: Rathaus Hamburg, Kaisersaal

Sehr geehrter Herr Botschafter,

sehr geehrter Herr Staatsrat,

Sehr geehrte Damen und Herren,

Herr Wiele hat Ihnen von dem Medienstandort Hamburg berichten können. Eine Industrie, die sich besonders an den Kopf richtet.

Ich darf Ihnen einige Worte zu dem maritimen Standort Hamburg sagen. Das Herz dieser Stadt schlägt im Hafen. Die Geschichte dieser Stadt ist eine Geschichte des Hafens. Dafür müssen Sie sich nur die Bilder in diesem Rathaus ansehen. Hier sehen Sie keine Kriegszüge, keine Schlachten. Es ist schwer, in diesem Rathaus überhaupt etwas Militärisches zu finden.

Hamburg hat in seiner Geschichte niemanden erobert – Hamburg hat Handel getrieben. Und das sehr erfolgreich. Deswegen sind die Hamburger auch so emotional mit ihrem Hafen und der maritimen Industrie verbunden.

Hamburg hat seine sehr eigene Rolle im Deutschen Reich gespielt. Hamburg hat hart verhandelt, ob es dem Deutschen Reich beitreten sollte. Als Trost hat es den Freihafen und die Speicherstadt bekommen, aus der jetzt die moderne Hafencity wächst.

Ich bin erst vor einem Jahr der Vertreter der deutschen Reeder. Eine Sache hat mich von Anfang an beeindruckt. Diese Industrie ist typischer deutscher Mittelstand. Ich denke, das ist auch gerade für Ihre Gespräche in diesen Tagen interessant. Die

maritime Industrie in Deutschland ist überall da besonders stark, wo die Firmen mittelständisch geprägt sind.

Wir haben hier rund 250 Reedereien, die meisten betreiben weniger als 8 Schiffe. Sie werden fragen, wie man damit in Zeiten der Globalisierung erfolgreich sein kann.

Die häufig familiengeprägten Unternehmen können in der weltweiten Konkurrenz besonders flexibel und schnell reagieren. Sie spüren Nischen auf und agieren dort gemeinsam, wo es sinnvoll ist. Dafür steht auch unser Verband.

Gemeinsam ist unseren Reedereien die soziale Komponente. Wir agieren global. Wir beschäftigen auch global. Heute können wir stolz darauf sein, dass wir – nach meinem Wissen – als einzige Branche weltweit eine Art Mindestlohn für unsere Seeleute garantieren. Seeleute aus den großen Seefahrernationen wie den Philippinen, Vietnam oder Indien, die auf deutschen und französischen Schiffen arbeiten, sind zuhause wohlhabende Menschen. Wir sind nicht nur der Treibriemen des Welthandels über die Köpfe der Menschen hinweg. Wir bringen den Wohlstand auch in die Regionen der Welt. Und natürlich bilden wir selbst auch intensiv unseren eigenen Nachwuchs aus. Die deutschen Reeder haben eine Ausbildungsquote von 9 Prozent und liegen damit um 50% über dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Deutschland hat heute die größte Containerflotte der Welt, insgesamt betreiben wir die drittgrößte Handelsflotte der Welt. Dieser Erfolg ist nicht selbstverständlich. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die deutsche Schifffahrt für einige Jahre aufgehört zu existieren.

Der Neubeginn hatte auch damit zu tun, dass wir in Europa eine moderne Heimat gefunden haben. Frankreich hat mit uns 1959 ein erstes Schifffahrtsabkommen geschlossen, das sehr wichtig war. Der Rahmen der Kooperation ist inzwischen längst in die EU-Gesetzgebung übergegangen: Europa ist für den Handel und für die Schifffahrt ganz besonders ohne Alternative.

Nach der atemberaubenden Achterbahnfahrt der Börsen braucht man kein Wirtschaftsweiser zu sein, um eine deutlich erhöhte Volatilität der Wirtschaft und des Welthandels abzulesen.

Das ist der Mega-Trend, der uns in den kommenden Jahren mit meisten beschäftigen wird: Die Wirtschaftszyklen scheinen sich zu verkürzen. Der Aufschwung des vergangenen Jahres ist dafür ein gutes Beispiel. Er war kurz und heftig. Wir müssen in Zukunft erwarten, dass dies ein wiederkehrendes Muster in der Entwicklung der Weltwirtschaft und der Einzelmärkte bleibt. Die deutschen Reedereien sind strukturell so aufgestellt, dass die Vorhersage der Marktentwicklung ein wesentlicher Bestandteil des erfolgreichen Geschäftes ist.

Der zweite Megatrend ist die Verlagerung der wirtschaftlichen Gravitation in der Welt in Richtung Asien. China ist viel mehr als ein Schwellenland, das hungrig nach Rohstoffen ist. China ist auf dem besten Weg nicht nur die Schiffbaunation Nummer 1 zu werden. In spätestens zwei Jahren wird die chinesische Handelsflotte wahrscheinlich unsere Handelsflotte überholt haben. Und ein Teil der Schiffsfinanzierung ist bereits nach China gewandert.

Damit geht die Welt nicht unter, aber wir haben es mit zusätzlicher und besonders strategisch vorgehender Konkurrenz zu tun. Wir müssen hart dafür arbeiten, dass wir vom nächsten Aufschwung mitgenommen werden. Ich denke aber, dass wir hier gut aufgestellt sind. Gerade die mittelständischen deutschen Reedereien haben ihre Anpassungsfähigkeit gezeigt. Die müssen wir jetzt wieder ausspielen. Ebenso müssen wir uns gemeinsam darum kümmern, dass wir dies auch als europäische Herausforderung begreifen. Europäische Wirtschaftspolitik darf nicht dazu da sein, uns maximal einzuschränken – sie muss es uns ermöglichen, auf den Weltmärkten in Konkurrenz zu den Mitbewerbern von allen Kontinenten zu treten.

Es gibt heute eine große politische Einigkeit zwischen den französischen Reedern und uns, was die maritimen Themen angeht. Zwei große Themen möchte ich dabei herausgreifen, die uns besonders bewegen:

Kein Thema bewegt uns so sehr wie der Umwelt- und Klimaschutz. In wenigen Jahren haben wir es geschafft. Die Emissionen von Schiffen drastisch zu senken. Wir betreiben Umweltschutz aktiv, immer bis zu der Grenze, die technisch möglich und

wirtschaftlich gerade noch vertretbar ist. Alleine in den Häfen haben wir die Schwefelemissionen innerhalb von 10 Jahren um den Faktor 450 senken können. Gemeinsam setzen wir uns jetzt für den Klimaschutz ein. Die internationale Schifffahrt bewegt über 90 Prozent der weltweiten Handelsströme. Aber sie stößt nur knapp 3 Prozent des klimaschädlichen CO<sub>2</sub> aus. Trotzdem arbeiten wir unter Hochdruck daran, auch diese Emissionen weiter zu senken. Wir haben dazu vorgeschlagen, weltweit eine Abgabe auf den Treibstoff der Schiffe einzuführen, um die Emissionen zu senken und zugleich klimafreundliche Projekte zu unterstützen. Ich glaube, eine solche Initiative aus der Industrie heraus ist einmalig.

Unsere größte Sorge liegt aktuell in der Piraterie. Täglich werden unsere Seeleute bedroht. Schon 15 friedliche deutsche Handelsschiffe sind von Piraten längere Zeit gekapert worden.

Piraterie ist für die Seefahrt nicht neu. Besonders menschenverachtend aber ist, dass die somalischen Piraten es allein auf die Qual der Mannschaften abgesehen haben. Schiff und Ladung sind den Piraten egal. Das Geschäftsmodell basiert auf Lösegeld. Dafür wird auch der Tod der Seeleute in Kauf genommen. Auch heute, während wir hier sitzen, sind rund 340 Seeleute in Geiselhaft. Vergleichen Sie das mit dem Publikum hier. Es sind 340 Seeleute, die den Handel erst möglich machen.

Wir finden es erstaunlich, wie wenig sich die Weltöffentlichkeit um diese Geiseln kümmert.

Wir finden es interessant, dass 340 Geiseln in einem Airbus A380 die Weltöffentlichkeit erschüttern würden.

Gerade bei der Frage, wie mit der Piraterie umzugehen ist, hat uns die französische Regierung im Zusammenspiel mit den französischen Reedern ein gutes Vorbild gegeben. Wir hoffen, dass wir nach dem französischen Vorbild auch bald unsere Schiffe schützen können.

Ich habe ohnehin das Gefühl, dass die französische Politik etwas beherztere Industriepolitik macht. Ich hatte Ihnen das eindrucksvolle Wachstum der deutschen Flotte beschrieben. Die Bundesregierung setzt derzeit die Zukunft der Schifffahrt in Deutschland aufs Spiel. Wir erhalten nicht die Unterstützung aus Berlin, die es im globalen Umfeld bräuchte.

Leider zeigt sich wieder einmal, dass die Deutschen ein Volk sind, das mit dem Rücken zum Meer steht. Der Hafen ist das Herz dieser Stadt. Aber Schifffahrt und Hafen braucht in Berlin noch eine Lobby.

Meine sehr verehrten Damen und Herrn,

bei uns sagt man, dass ein Kaufmann klagen muss. Wir sind von der Wirtschaftskrise 2008 und 2009 schwer gebeutelt worden. Den Reedereien ist es an die Substanz gegangen, da ist es uns nicht anders gegangen als bei Ihnen beispielsweise CMA CGM, der großen französischen Reederei, mit der viele unserer Unternehmen intensive Geschäftsbeziehungen haben.

Meine Damen und Herren, zum Schluss möchte ich noch den dritten Megatrend erwähnen, der für uns wichtig ist. Und ich meine damit nicht, dass Werder Bremen wieder einen Aufwärtstrend hat.

Die Weltbevölkerung wächst.

Die Vernetzung der Welt nimmt zu.

Der Welthandel nimmt zu.

Es gibt auf viele Jahrzehnte keine Alternative zum Transport über See. Es braucht die Schifffahrt. Als drittgrößte Handelsflotte müssen wir nicht in eine Rolle hineinwachsen. Wir müssen so erfolgreich weitermachen wie bisher. Unsere Gründerväter haben vor 60 Jahren bei Null angefangen. Dafür haben wir viel erreicht. Keine Schifffahrtsnation hat die Explosion der Globalisierung seit Ende der 1990er Jahre so erfolgreich mitgemacht wie wir.

Die Märkte werden volatil. Die Veränderungen sind unübersichtlicher. Wir werden immer schneller reagieren müssen. Ich glaube, dafür sind wir gut gerüstet!

Vielen Dank