

481. Schaffermahlzeit am 14. Februar 2025

Zweite Rede des 1. Schaffers Thorsten Rönner

Willkommensgruß

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bremen und Bremerhaven sind ein Zentrum des Handels, ein bedeutender Knotenpunkt, der Deutschland und die Welt verbindet.

Wussten Sie, dass mehr als 90 Prozent des globalen Handelsvolumens per Schiff transportiert werden?

Auch in meeresfernen Bundesländern ist bekannt, dass Bremen und die Schifffahrt nicht zu trennen sind – genauso wenig wie Weltwirtschaft und Schifffahrt. Der Seeschiffverkehrsverkehr vergrößert sich in der Regel parallel zum Welthandel, jedoch oft mit einer leicht höheren Wachstumsrate. Globalisierung und beeindruckende Kostenvorteile sind die Eltern dieser Entwicklung.

Doch während wir zufrieden auf diese erfreulichen Fakten blicken, dürfen wir nicht vergessen, dass die Schifffahrt auch Herausforderungen mit sich bringt: Der maritime Sektor ist für rund 2,5 Prozent des globalen CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Das ist nicht viel, wenn man es in Relation zur Transportleistung setzt: Ein Flugzeug hat einen über 83-fach höheren Ausstoß an CO₂ für jeden Kilometer, über den eine Tonne Ladung transportiert wird.

Und dennoch: Angesichts der Klimakrise müssen wir uns fragen, wie wir diese Zahl reduzieren können. Es gibt bereits zahlreiche Ansätze, um den Seeverkehr umweltfreundlicher zu gestalten. Innovative Technologieprodukte wie Flüssigerdgas (LNG), Wasserstoff und Wasserstoffderivate als Kraftstoff zeigen Entwicklungstendenzen ebenso wie neue Elektroantriebe und Windkraftunterstützung. Auch sie stehen im Fokus von Forschung und Entwicklung.

Das Ziel: Schiffe, die kurzfristig emissionsärmer, langfristig emissionsfrei angetrieben werden. Dies zeigt, dass die Schifffahrtsbranche nicht nur die Herausforderung annimmt, sondern auch selbst aktiv nach Lösungen sucht. Allerdings müsste sie dies nach meiner Meinung noch intensiver als bislang verfolgen!

Der Besitz an eigenen Schiffen ist für den deutschen Handel von großer Bedeutung. Wenn wir die Kontrolle über unsere Flotte behalten, sichern wir nicht nur unsere wirtschaftliche Unabhängigkeit, sondern auch die Qualität und Nachhaltigkeit unserer Transportketten.

Im Bereich Containerschifffahrt verfügt Deutschland über fast 12 Prozent der weltweiten Kapazitäten nach TEU. Das bedeutet weltweit: Platz eins. Auch angesichts der Tatsache, dass nur ein Prozent der Weltbevölkerung in unserem Land lebt, ein erfreulich hoher Wert. Aber genauso ein Aufruf, dass wir mit diesem Potenzial unserer globalen Verantwortung für die weitere Klimaentwicklung gerecht werden müssen.

Ebenso spielen die deutsche Werften eine Schlüsselrolle im weltweiten Logistikbingo. Sie sind nicht nur Innovationszentren, sondern auch Garant für hohe Standards in der Schifffahrt. Zugegeben: Manche Marktbereiche sind in den letzten Jahrzehnten verloren gegangen, aber den Status einer kritischen Größe, die die Spielregeln beeinflussen kann, haben die deutschen Werften nicht verloren. Das darf auch wirklich nicht passieren!

Durch weitere Investitionen in unseren Schiffbau können wir sicherstellen, dass der technologische Fortschritt im Bereich der nachhaltigen Schifffahrt in erster Linie in Deutschland stattfindet. Darüber hinaus ist die Seefahrt – ähnlich wie der Sport – eine wichtige Brücke zwischen den Kulturen. Beide, Schifffahrt und Sport, ermöglichen den Austausch und das daraus resultierende Verständnis untereinander. Man spricht in erster Linie miteinander. Nicht übereinander.

Der Dialog zwischen Nationen, der durch den Handel und den Austausch von Ideen gefördert wird, ist unerlässlich für den Frieden. Dieses ist zumindest für die westlich-liberal geprägte Welt eine zentrale Grundlage.

Aber was können Wirtschaft und Politik tun, um die Bedeutung der Seeschifffahrt in deutscher Hand zu sichern, das Klima zu schützen und den Frieden zu fördern?

Erstens müssen wir die Rahmenbedingungen für Investitionen in grüne Technologien verbessern. Staatliche Förderungen und Anreize können dazu beitragen, dass mehr Unternehmen in die Entwicklung umweltfreundlicher Schiffe investieren.

Zweitens sollten wir den Austausch zwischen Forschungseinrichtungen und der Industrie stärken, um innovative Lösungen schnell in die Praxis umzusetzen. Auch hier gilt das Stichwort: „kurze Wege“.

Natürlich kostet dies alles Geld. Viel Geld. In einem nationalen Kraftakt haben wir in den 60er Jahren die erste Energiewende mit Hilfe der Kernenergie gemeistert. Auch das war keine Angelegenheit für die Portokasse. Es war womöglich nach dem Wirtschaftswunder der 50er Jahre der zweitbedeutendste Kurswechsel unseres Landes.

Warum sollten nun wir – mit dem „wir“ ist nicht nur die Schifffahrtsindustrie gemeint – nicht auch die zweite Energiewende, „weg von fossilen Brennstoffen“, zustande bringen? Wir müssen uns für diese Lösung entscheiden. So schnell wie möglich. Und mit aller Kraft. Abwarten ist keine Alternative.

Nicht-Entscheiden bedeutet nichts anderes, als das dicke Ende in die Zukunft zu verschieben. Dies wäre mit Abstand die teuerste Entscheidung – oder eben Nicht-Entscheidung.

Blicken wir einmal etwas genauer auf unsere nationale Energieversorgung: Mein Beispiel ist die Produktions- und Transportfrage der in Ost- und Nordsee gewonnenen Windenergie nach Süddeutschland. Ich will Sie, liebe Gäste, nicht mit Zahlensalat langweilen. Deshalb nur ein Hinweis auf die weitere Entwicklung: Laut aktuellem Plan der Bundesregierung soll sich die Stromgewinnung aus deutschen Offshore-Windparks bis spätestens 2045 ver-zehn-fachen!

Damit dieser Strom ohne große Energieverluste in Deutschlands Süden eintrifft, muss er reisefertig gemacht werden. Dies geschieht durch sogenannte Off-shore-Konverter, die den Wechselstrom in Gleichstrom umwandeln. Diese Konverter wurden in den letzten Jahren unter anderem von einer spanischen Werft und außereuropäischen Zulieferern hergestellt.

Nun müssen und wollen wir aber – wie berichtet – in eine neue Größenordnung vorstoßen. Meine Werftkollegen und ich möchten dieser Entwicklung nicht von der Bande aus zusehen. Deshalb haben nun drei norddeutsche Werften ihren Hut geworfen, um dieses Megaprojekt aus deutscher Hand gemeinsam zu stemmen. Vielleicht fragen Sie sich: Warum?

1. Weil wir technisch dazu in der Lage sind.
2. Weil wir glauben, dass Deutschland sich gänzlich aus russischer Energieabhängigkeit befreien muss.
3. Weil wir die technische Vorherrschaft auf diesem Feld zurückgewinnen wollen.
4. Weil dies in unseren Augen die ökologischste und mittelfristig auch ökonomisch vernünftigste Form der Energiegewinnung ist und weil wir
5. glauben, dass es Staatsräson sein sollte, Schlüsseltechnologien in deutscher Hand zu behalten. Nicht aus falschem Nationalstolz, sondern im Hinblick auf die Sicherheit unseres Landes.

Mir klingt immer noch die Forderung des ehemaligen Bundespräsidenten Herzog im Ohr: „Es muss ein Ruck durch Deutschland gehen!“ Wir können und wollen diesen erneut nötigen Ruck für den Energietransport in unserem Land realisieren.

Nochmals zurück zur Schifffahrt: Hier sollten wir noch intensiver den internationalen Dialog suchen, um die Standards der Seeschifffahrt global zu erhöhen. Durch die Zusammenarbeit mit anderen Nationen können wir umweltfreundliche Praktiken forcieren. Deutsche Werften könnten hier eine Vorreiterrolle einnehmen, indem sie nicht nur ihre Technologien exportieren, sondern auch ihr Wissen und ihre Expertise weitergeben. Zumindest im Kreis der befreundeten Nationen.

Die dunklen Wolken in der weltpolitischen Lage sollten uns nicht schrecken, sondern zu erhöhtem Engagement antreiben! Wir alle wissen: Furcht war noch nie ein guter Ratgeber! Hoffnung und Zuversicht sind Haltungen, die man einüben kann. Wir brauchen die Hoffnung und wir brauchen mehr Zuversicht. Beide kann man sich leichter zu eigen machen, als viele glauben.

Meine Damen und Herren,
geschäftlich und privat habe ich ungefähr 60 Länder dieser Erde näher kennen gelernt. Was habe ich durch diese Reisen gelernt? Zum einen, dass Mark Twain Recht hatte als er schrieb: "Reisen ist fatal für Vorurteile, Bigotterie und Engstirnigkeit."

Zum anderen: dies Land, Deutschland, ist ein gutes Land. Es ist nicht unbedingt Spitzenreiter auf vielen Gebieten. Es gibt woanders noch bessere Universitäten, noch besseres Wetter, noch niedrigere Steuern. Aber all diese Einzelvorteile werden an anderer Stelle teuer bezahlt. Über alle Faktoren betrachtet, die ein Land lebenswert und zukunftsfähig machen, ist dies Land viel besser, als sich das der deutsche Nörgel-Michel zurechtlegt.

„Die Klage ist“ – so heißt es ja schon bei den alten Phöniziern – „der Gruß des Kaufmanns.“ Aber sie ist leider auch das beliebte Grundseufzen vieler Deutscher. Vor allem jener, die kaum Vergleichserfahrungen in anderen Ländern gesammelt haben. Dieses Seufzen hat unser Land nicht verdient! Weil es besser ist, als viele wahrhaben wollen. Weil es mehr kann, als die Skeptiker ihm zutrauen. Weil es als ressourcenarmes Land schon lange Innovationswillen und -fähigkeit in seiner DNA hat.

50.000 Studierende aus Indien bilden mittlerweile die größte Gruppe ausländischer Studenten an deutschen Universitäten. Sie neigen zu euphorischen Aussagen, wenn sie zu ihrem Leben in Deutschland befragt werden. Weitere Hunderttausende gut ausgebildete Facharbeiter, Programmierer und Akademiker – vor allem technischer Fachrichtung – bimsen in Mumbai, Delhi und anderen Städten Indiens die deutsche Sprache. Ihr Know-how und ihren Leistungswillen kann der überfüllte indische Arbeitsmarkt nicht nutzen. Wohl aber der deutsche!

Der deutsche Michel könnte sich vom Blick dieser jungen Inder auf unser Land anstecken lassen. Denn diese qualifizierten – vielleicht Gastarbeiter auf Zeit, vielleicht baldige Neumitbürger – haben andere Vergleichsmöglichkeiten als viele erfahrungsarme, aber heimat-zornige Menschen hierzulande.

Ja, die Politik muss ihren Teil zu diesem dringend nötigen Stimmungswandel beitragen. Aber hören wir doch bitte auf, wie das Kaninchen auf die Schlange zu schauen. Sorgen wir doch lieber selbst – dort, wo wir es vermögen – dafür, dass Zukunfts-Pläne zu Gegenwarts-Realitäten werden.

Lassen Sie uns gemeinsam eine Zukunft gestalten, in der die Schifffahrt nicht nur wirtschaftlich, sondern auch ökologisch und sozial nachhaltig ist. Es liegt auch in unserer Hand, die Weichen für eine umweltfreundliche und friedliche maritime Zukunft zu stellen. Das ist nicht einfach und es bedarf der Kompromissbereitschaft. Zeigen wir den politischen Nostalgikern, die von einer schönen, alten Welt schwadronieren, die es so nie gegeben hat, dass der Kompromiss per se nicht „faul“ ist. Sondern dass er das Werkzeug ist, mit dem demokratische Politik den Horizont der Möglichkeiten am weitesten zu öffnen vermag.

Bremen und Deutschland können und sollten in der Schifffahrt weiterhin zu den Großen gehören – nicht nur für uns, sondern auch für kommenden Generationen – und im Interesse einer lebenswerten Umwelt.

In diesem Sinne, meine Damen und Herren, bitte ich Sie sich zu erheben. Auf Handel, Schifffahrt und Industrie ein dreifaches

Hepp – Hepp – Hepp – Hurra!