

# Herausforderungen der Globalisierung – die Maritime Dimension

Vortrag von Daniel Hosseus auf dem 5. Maritimen Kolloquium in Wilhelmshaven  
am 16. Juni 2016

Sehr geehrter Herr Admiral Müller-Meinhard,  
Sehr geehrter Herr Admiral Otto,  
Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Wagner,  
Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Freunde des Maritimen,

ich danke Ihnen sehr herzlich für die Einladung, heute zu Ihnen zu sprechen, zur maritimen Dimension der Globalisierung. Der Seehafenstandort Wilhelmshaven bietet sich dafür an, wie kaum ein zweiter. Ich möchte erklären, warum. Und ich möchte darauf eingehen,

- dass die moderne Globalisierung vor allem ein maritimes und ein digitales Phänomen ist,
- dass Deutschland von der Globalisierung profitiert,
- dass die Globalisierung auch ohne Deutschland stattfindet,
- und dass sich die internationalen Verflechtungen beständig weiterentwickeln.

Damit Wilhelmshaven, damit unsere Wirtschaft und, schlussendlich, damit unsere Gesellschaft weiterhin erfolgreich an der Globalisierung partizipieren können – dass die öffentliche Hand für optimale Rahmenbedingungen für die deutsche Hafen- und Logistikwirtschaft sorgen muss. Nicht für die Hafenwirtschaft, sondern für einen lebenswerten Wirtschaftsstandort Deutschland.

Befragt man das globale Repositorium des Wissens, Wikipedia, so bezeichnet der Begriff Globalisierung den Vorgang, dass internationale Verflechtungen in vielen Bereichen (Wirtschaft, Politik, Kultur, Umwelt, Kommunikation) zunehmen, und zwar zwischen Individuen, Gesellschaften, Institutionen und Staaten.

Als wesentliche Ursachen der Globalisierung gelten:

- politische Entscheidungen und Maßnahmen zur Liberalisierung des Welthandels
- das Bevölkerungswachstum in vielen Ländern (wir wachsen laut UN von den aktuellen 7,4 Milliarden auf 9,7 Milliarden bis 2050)
- technische Fortschritte, insbesondere in Kommunikations- und Transporttechnologien (vom Feuerstein über Bronze, Buchdruckerei, Dampf und Elektrizität bis hin zum Internet der Dinge)
- die Containerisierung des Stückguttransports (sie ermöglichte es, Transport, Umschlag und Zwischenlagerung effizienter zu machen)

Die Zunahme von internationalen Verflechtungen ist natürlich nichts Neues. Das war schon vor 5.000 Jahren so und das ist jetzt so. Die Südtiroler mit den Nordtirolern, die Römer mit den Phöniziern, die Venezianer mit den Byzantinern, die Oldenburger mit den Portugiesen, die Deutschen mit den Chinesen. Der internationale und auch globale Handel ist nichts Neues – neu ist der wirklich weltumspannende und schnelle Transport von Menschen, Gütern und Daten.

Deutschland lebt von der Globalisierung. Sowohl beim Warenimport als auch beim Warenexport belegen wir Platz 3. Unsere BMW, Daimler und Volkswagen, unsere Elektrogeräte, unsere Chemieprodukte, unser Weizen etc. werden international nachgefragt, und die Rohstoffe und Bauteile für unsere Produkte, unsere Lebensmittel kommen aus aller Welt. Die Bananen bei uns auf dem Großneumarkt kommen jedenfalls nicht aus dem Alten Land. Jedenfalls noch nicht.

Unser Wohlstand, unser Leben fußt auf der internationalen Verflechtung. Die internationale Arbeitsteilung ist wirtschaftlich sinnvoll und verbindet die Menschen. Natürlich gibt es Schattenseiten, die Flüchtlingskrise dokumentiert dies in furchtbarer Weise. Größte Herausforderung der Globalisierung ist, möglichst vielen Menschen eine Teilhabe zu ermöglichen.

Wir sind ein wichtiger Handelspartner für viele Staaten auf der ganzen Welt. Aber auch mit unserer Wirtschaftsmacht stehen wir keinesfalls im Zentrum des Transportgeschehens oder auch des Wirtschaftsgeschehens insgesamt. 60 Prozent der Menschheit lebt in Asien. Dort spielt die Musik. Im intra-asiatischen Verkehr werden in einem Jahr mehr Container bewegt, als in allen Europa-Relationen – Europa-Asien, Europa-Nordamerika, Europa-Südamerika, Europa-Afrika und Intra-Europa – zusammen. In Asien brummt es, was erklärt, warum so viele Schifffahrtsunternehmen – auch deutsche – nach Singapur streben.

Ein aktueller OECD-Bericht kommt zu den Ergebnissen, dass der Handel bis 2050 in den Entwicklungsländern ca. 1,5 Mal schneller als in den Industriestaaten wachsen wird. Zudem wird die Nordpazifikroute bis 2050 weltweit die verkehrsreichste Route mit den größten Warenflüssen sein. Darüber hinaus geht der Report davon aus, dass sich der Containerverkehr in Bezug auf den internationalen Handel bis 2030 verdoppeln wird und bis 2050 mit einem Wachstum um 300% zu rechnen ist. Dies gleicht einem Anstieg um 1 Milliarde TEU bis 2030 und 2,2 Milliarden TEU bis 2050. Die Wachstumsraten für intraasiatische Verkehre liegen etwa doppelt so hoch wie in allen anderen Wirtschaftsräumen. Bemerkenswert auch die Wachstumsraten, die für die

südliche Hemisphäre insgesamt prognostiziert werden. Die deutsche Wirtschaft muss sich sehr anstrengen, damit wir unsere Marktposition halten.

Die Verflechtungen, um die es bei der Globalisierung geht, sind äußerst vielfältig: Waren, Menschen, Informationen, Kultur, Politik. Im Mittelpunkt steht jedoch noch der Warenaustausch, der Handel. Der Handel gab und gibt den ganz wesentlichen Anreiz, mit anderen Regionen in Kontakt zu treten. Dieser Handel wird auf dem Seeweg abgewickelt. Schiffe sind leistungsfähige, sichere und günstige Transportmittel für größere Mengen und Güter. Sie kennen die Vergleiche von modernen Containerschiffen mit Eisenbahnzügen und Flugzeugen. Die Globalisierung ist also maritim.

Die Teilhabe an der Globalisierung hängt ganz wesentlich von einer gut funktionierenden Verkehrsinfrastruktur ab. Teil der Kostenstruktur und Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte ist, dass sie schnell und günstig ihre Abnehmer erreichen. Hakt die Kette, fehlen die Zugsbindungen, sind die Staus zu langwierig oder kommen die Produkte wiederholt nicht zum richtigen Zeitpunkt an, dann wählen die Kunden – im schlimmsten Fall – das Produkt eines Wettbewerbers, das verlässlicher und damit günstiger geliefert werden kann. In jedem Fall wählen die Kunden dann andere Verkehrskorridore, die über andere Häfen führen; für den Verladener ausschlaggebend ist nur, dass die Lieferkette in Gänze möglichst optimal und kostengünstig funktioniert. Die OECD empfiehlt afrikanischen und asiatischen Staaten in eine bessere (Hafenhinterland-)Infrastruktur zu investieren, um zukünftige Handelsaktivitäten nicht zu schwächen. Der Rat gilt auch für uns.

Globalisierung bedeutet natürlich auch Informationsfluss. Jeder dieser Container, jede Ladung Getreide oder Eisenerz, wird von allerlei Dokumentation begleitet, ob Bankakkreditive, Frachtversicherung, Konnossemente etc. Heutzutage fließen diese Informationsströme in Millisekundenschnelle um den Globus, auch das betrifft Frachtbriefe und Kinofilme gleichermaßen. Die massenhafte Containerisierung wäre ohne Lochkarten und Internet nicht möglich gewesen. Die Globalisierung ist also auch digital. Und nirgendwo lässt sich die maritime und digitale Globalisierung besser betrachten als in Häfen.

Die deutschen Seehäfen, das sind zunächst einmal 190 Unternehmen an 21 Standorten. Diese Unternehmen bedienen alle Ladungs- und Güterarten. Globalisierung betrifft nicht nur Container, sondern auch Autos (Der Abgasskandal ist auch für die Hafenwirtschaft von unmittelbarer Relevanz, wenn Autos nicht mehr exportiert werden dürfen), Getreide, Futtermittel, Ölsaaten (auch die Landwirtschaft funktioniert global), Schwergut, Papier, Fähr- und Kreuzfahrten, Kohle etc. Und wir machen übrigens auch Offshore-Wind (Stichwort Energie-Wende und Erneuerbare-Energien-Gesetz).

Die Hafenwirtschaft verdient Geld. Der Ladungsumschlag war zwar im letzten Jahr verhaltener als im Vorjahr. Aber insgesamt bleibt die Hafenwirtschaft gut aufgestellt. Wir haben keine strukturellen Probleme. Das unterscheidet uns durchaus von der Schifffahrt oder auch von den Werften.

Unsere Standorte stehen sowohl untereinander als auch mit ausländischen Standorten in einem Wettbewerb. Ein gesunder Wettbewerb trägt zur Effizienz und Leistungsfähigkeit bei; davon profitiert die deutsche Wirtschaft. Unsere Seehafenbetriebe stehen zudem in Konkurrenz zu internationalen Playern. Das ist gut so, es muss aller-

dings ein fairer Wettbewerb sein. Die Heimatstandorte der weltgrößten global agierenden Umschlagunternehmen sind Dubai, China, Hongkong und Singapur. Dort spielt man durchaus nach anderen Regeln als wir.

Im Übrigen sind deutsche Seehafenbetriebe selbst auch international tätig, etwa in Russland, in der Ukraine, in Zypern und in Nordafrika; deutsche Seehafenbetriebe setzen also auch ihrerseits auf internationale Verflechtungen.

Seehäfen sind das Sinnbild der Globalisierung, jedenfalls, was den Handel betrifft, sie sind Wegbereiter und Nutznießer. Und Seehäfen können mit Wandel umgehen. Und es stehen in der Tat einige Veränderungen ins Haus.

Die Automatisierung wird voranschreiten. Arbeitsplätze in den Häfen verändern sich. Sie werden sicherer und produktiver. Und sie werden sicherlich auch anspruchsvoller. Und: Gemessen am Umschlag werden es weniger. Darüber wird zu sprechen sein.

Seehafenbetriebe werden zukünftig verstärkt als Datendienstleister auftreten können. In den Häfen laufen die Informationen zu Güter- und Personenströmen zusammen, für quasi alle Verkehrsträger. Schiff, Eisenbahn, LKW, Binnenschiff – alles trifft sich im Hafen. Und die Informationen, die mit den Gütern und Verkehrsträgern verbunden sind; von Position und Zustand der Containerbrücke auf dem CTW über Stau- und Ladepläne und Fahrplänen resp. Verkehrsinformationen bis hin zum Abgang der Ladung in der Hinteren Mongolei laufen alle Informationen im Hafen zusammen. Diese Informationen lassen sich als Entscheidungsgrundlagen zu Geld machen, in der Lagerverwaltung, im Transportmanagement, in der Auslastung der physischen Infrastruktur. Es spricht nichts dagegen, warum sich Seehafenbetriebe nicht nur zu Eisenbahnunternehmen, sondern auch zu Datenversorgern und Datendienstleistern entwickeln sollten.

Unsere Handelspartner entwickeln sich: Die chinesische Wirtschaft etwa wandelt sich, einerseits weg von Produktion, hin zu Dienstleistungen, andererseits auch hin zu einer Stärkung der Binnenwirtschaft und des tiefen Hinterlandes. Preisstrukturen ändern sich, und damit auch die Güterverkehre. Ich gebe ein einfaches Beispiel aus der Hafenwelt: Die neuen Containerbrücken für einen Hamburger Terminal werden von der Firma Liebherr geliefert und in Deutschland und Irland produziert. Die Vorgänger dieser Brücken kamen noch aus China und wurden quasi fertig montiert auf dem Schiff nach Hamburg gebracht. Die chinesischen Brücken sind jetzt zu teuer. Durch die wirtschaftliche Entwicklung unserer Handelspartner wandeln sich auch die Güterströme.

Und China setzt auf neue Märkte und Produktionsstätten. China investiert massiv in Eisenbahnverbindungen und Hafenentwicklung zur einerseits Erschließung und andererseits Umgehung Russlands, zur Erschließung von Produktionsstätten und Absatzmärkten in Zentralasien und um weitere Zutrittspunkte zu internationalen, zu europäischen Märkten (Stichwort Piräus). Die wirtschaftliche Entwicklung entlang der Seidenstraße bedeutet eine Veränderung der Verkehrsströme. Diese berühren natürlich auch die maritime Dimension der Globalisierung.

Auch bei den arktischen Seewegen geht es im Übrigen weniger um das Durchfahren, wie es die entsprechenden Landkarten oft nahelegen, als um das Erschließen neuer Rohstoffquellen aller Art rund um den Nordpol.

3-D Drucker sind in aller Munde. Fachleute sprechen auch von additiver Fertigung. Die Leistungsfähigkeit und die Kosten-Nutzen diese Geräte lassen sich noch nicht absehen. Aber die Nutzung von Verbundstoffen etwa bei Autokarosserien und Automotoren ist keinesfalls Science Fiction, wie mir der Blick unter die Motorhaube meines Autos oder auf die guten alten Trabis aus der DDR zeigt. Der Maschinen- und Anlagenbau wird sich verändern, ebenso wie die chemische Industrie. Das sind zwei sehr wichtige deutsche Wirtschaftszweige. Die genaue Bedeutung und Durchsetzungskraft dieser Fertigungsmethoden lassen sich heute noch nicht absehen – aber irgendetwas tut sich, was die Verkehrsströme verändert oder verändern kann.

Neue Energiequellen werden erschlossen. Wind und Solarenergie werden verstärkt genutzt. Energie wird viel kleinteiliger, vielleicht sogar im Einzelhaushalt produziert und über das Internet der Dinge geteilt. Wasserstoff ist im Gespräch, auch um überschüssige Offshore-Windkraft zu nutzen. Auch das hat natürlich Bedeutung für Häfen, die bisher stark auf fossile Brennstoffe gesetzt haben. Wie Wilhelmshaven zum Beispiel. Wenn wir dann also das selbstfahrende Auto aus dem 3-D Drucker haben, das mit Offshore-Wind generiertem Wasserstoff angetrieben wird, dann verändert sich der Autoumschlag, der Kohleumschlag, das Offshore-Wind-Geschäft und die Öllagerei.

Um die Herausforderungen der Globalisierung für Deutschland bewältigen zu können, brauchen wir ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, eine optimale Ordnungspolitik und Verwaltung, eine konkurrenzfähige Umwelt- und Energiepolitik, sichere Häfen und eine angemessene Tarif- und Sozialpolitik.

Deutsche Seehäfen können mit dem Wandel umgehen; das haben sie im Laufe der Jahrhunderte bewiesen. Wichtig dabei war aber immer auch die politische Flankierung. Die Politik muss auch zukünftig die richtigen Rahmenbedingungen schaffen für einen erfolgreichen Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland, der auch zukünftig an der Globalisierung teilhat.

Wir brauchen leistungsfähige Verkehrswege. Der Bundesverkehrswegeplan muss umgesetzt werden. Wir brauchen Erhalt und Ausbau; wir brauchen Personal. Wir diskutieren über 20 Planstellen in der WSV, während chinesische Staatsunternehmen Milliardenbeträge in eine europäische Infrastruktur nach ihrem Geschmack investieren.

Und wir brauchen eine gute digitale Infrastruktur, damit die Warenströme von einem entsprechenden Informationsstrom begleitet werden. Wir brauchen Innovationsförderung. Die vom ZDS angeschobene Neuauflage des Förderprogramms ISETEC (künftig IHATEC genannt) des Bundesverkehrsministeriums wird beide Bereiche abdecken.

Ordnungspolitik und Verwaltung müssen auf diese Veränderungen und externen Entwicklungen abgestellt werden. Unserer Verwaltung, unsere Planer, unsere Verkehrsingenieuren müssen flexibel agieren können. Hinter den Kulissen läuft zurzeit eine intensive Fachdiskussion, welche Rolle die öffentliche Hand in Sachen Infrastruktur überhaupt spielen darf. Das Stichwort lautet Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung im EU-Beihilferecht. Die öffentliche Hand lässt sich bei Infrastrukturinvestitionen von der Europäischen Kommission gerade das Heft des Handelns aus der Hand nehmen, ohne dass eine öffentliche Diskussion darüber läuft. Wir brauchen eine öffentliche Hand, die liefern kann. Unsere Investitions-, Markt- und Wettbewerbspolitik muss auf den Umgang mit Playern abgestellt sein, die nach anderen Regeln spielen.

Unsere Umwelt- und Energiepolitik darf uns keine Nachteile bereiten, sondern muss uns nach vorne bringen. Ja, wir wollen Innovationstreiber sein. Aber nein, es kann

nicht sein, dass wir uns mit einer strengen Wasserrahmenrichtlinie und langwierigem Umwelt- und Planungsrecht aus dem Markt schießen. Wir könnten bei Offshore-Wind viel weiter sein. Unsere Umwelt- und Energiepolitik muss konkurrenzfähig und zukunftsorientiert sein.

Wir brauchen sichere Häfen. Die Häfen und die Lieferketten müssen sicher sein, ob beim Arbeitsschutz oder beim Terrorismus. Wichtig ist, dass die ergriffenen Maßnahmen zur Sicherung von Häfen in einem gesunden Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen, dass echte Risikoabwägungen vorgenommen werden. Und wichtig ist, dass wir die Mittel haben, um gemeinsam mit verlässlichen Partnern unsere Interessen zu schützen, ob nun im Mittelmeer, am Horn von Afrika, im Polarmeer oder noch weiter weg.

Und: Wir brauchen eine angemessene Tarif- und Sozialpolitik. Arbeitnehmer und Arbeitgeber müssen den Wandel mitgehen können. Die Vereinbarungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern müssen den Wandel abbilden, damit der Standort wettbewerbsfähig und Arbeitsplätze erhalten bleiben. Noch gar nicht gesprochen haben wir über den demografischen Wandel und dessen Bedeutung für die „Innovationskraft“ Deutschlands und für einen Umgang mit neuen Technologien. Über den richtigen Umgang mit diesen Entwicklungen und Erwartungen beider Seiten muss fortwährend geredet und beraten werden; das ist kein Problem, sondern normal in einer Sozialen Marktwirtschaft.

Meine Damen und Herren,

ich habe in den letzten zwanzig Minuten versucht, die maritime Dimension der Globalisierung aus Sicht der Hafenwirtschaft zu beschreiben. Gerade hier in Wilhelmshaven – mit dem Containerterminal, dem Kohleterminal, den Öl- und Gasanlagen, mit dem Marinestützpunkt – lässt sich die maritime Dimension der Globalisierung veranschaulichen. Die Hafenwirtschaft ist als Dienstleister und Wegbereiter integraler Bestandteil der Globalisierung. Die Hafenwirtschaft profitiert von der Globalisierung, so wie Deutschland es tut.

Und, das ist der Appell an uns alle: Die Hafenwirtschaft, unser Land muss sich immer wieder aufs Neue auf den Umgang mit den immerwährenden Veränderungen in den internationalen Verflechtungen einstellen. Manche bei uns wollen die Uhr zurückdrehen; das wird nicht funktionieren. Wir alle haben – aber das ist auch gut so – eine ganze Menge zu tun.

Vielen Dank!