



**Bundespräsident Joachim Gauck
bei der Festveranstaltung zum 34. Seeschiffahrtstag
am 15. August 2013
in Wilhelmshaven**

Da haben Sie den Bundespräsidenten eingeladen zum 34. Deutschen Seeschiffahrtstag – und es kommt auch der Sohn eines „Kapitäns auf großer Fahrt“. Mein Vater hat einst als Schiffsjunge auf einer Viermastbark gelernt, vielleicht so einer, wie man sie dieser Tage in unseren Küstenstädten und auch hier in Wilhelmshaven als Traditionssegler bewundern kann. Es kommt der Wustrower, stolz auf die Tradition der Seefahrtausbildung in seiner Heimat, und der Mecklenburger, der mehr als einmal um das Schicksal der Werftarbeiter an der Ostsee gebangt hat. Vor allem kommt ein Mensch, in dessen Seele die See fest verankert ist. So mischt sich eine amtliche Freude des Bundespräsidenten über diesen Seeschiffahrtstag, ein gewisser Überschwang, mit einer Portion norddeutscher Nüchternheit, die es auch in mir gibt. Das passt übrigens auch zu der Situation, in der wir uns hier versammeln, denn der Seeschiffahrtstag hat nichts mit Fernweh und Freiheit zu tun – alle hier im Saal wissen, das ist etwas für Nichtinsider. Hier geht es darum, in schwierigen Zeiten den Austausch zu suchen, auch Arbeit und Entbehrung in Kauf zu nehmen und so einen Aufbruch zu neuen Ufern zu wagen. Gerade in diesem Bereich, in der Seewirtschaft, sind Unbeständigkeiten und Unberechenbarkeiten Teil des Umfeldes.

Umso größer ist mein Respekt vor denen, die es – wie Sie – mit all diesen Unsicherheiten aufnehmen. Denn unser Wohlstand, unser Wohlergehen, unser Aufstieg zu einer der größten Exportnationen dieser Welt und natürlich auch unsere Zukunft als global vernetztes Industrieland – das alles ist ohne Seeschiffahrt nicht denkbar. Und darum ist es auch goldrichtig, dass Sie hier in Wilhelmshaven mit zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen die Seeschiffahrt erlebbar machen. Interessierte Besucher dieser Stadt können die stolze Vergangenheit der Seeschiffahrt gewissermaßen unter den Planken

spüren und am neuen Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port Gegenwart und Zukunft besichtigen – zugegeben, ein bisschen mehr Zukunft können wir dann auch gebrauchen.

Aber trotzdem war ich beeindruckt über das, was ich gesehen habe, über den Mut, prognostisch zu sehen, Zukunftsvisionen zu entwickeln. Der Bau des Hafens war keine einfache und auch keine unumstrittene Unternehmung – aber war das je so bei einem großen und ehrgeizigen Projekt?

Als ich mich auf meinen heutigen Besuch vorbereitete, hat mich aufs Neue beeindruckt, wie groß das ist, was man ohne Umschweife die „maritime Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland“ nennen kann. Sie alle kennen sicher den gleichnamigen, jährlichen, dicken Bericht unserer Marine zu diesem Thema. Ich hätte aber nicht gleich parat gehabt, dass weit über 90 Prozent des interkontinentalen und gut zwei Drittel des innereuropäischen Warenaustausches über den Seeweg stattfinden, dass unser Land über die weltweit drittgrößte Handelsflotte verfügt. Dass allein im vergangenen Jahr in deutschen Seehäfen rund 300 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen wurden – wenn man es umrechnet, also fast vier Tonnen pro Kopf, vom Neugeborenen bis zum Greis!

Handel, der frei und hoffentlich mehr und mehr fair ist, schafft nicht nur Wohlstand, er schafft auch Ausgleich und Frieden. Doch zugleich gilt: Frieden und Sicherheit ermöglichen erst einen prosperierenden Handel. Deshalb liegt es im internationalen wie im nationalen Interesse, gegen Gefährdungen wie die Piraterie auf den Weltmeeren vorzugehen. Die Deutsche Marine übernimmt erfolgreich Verantwortung im Rahmen der Operation Atalanta. Mein Dank richtet sich an unsere Soldatinnen und Soldaten für ihren wichtigen Einsatz am Horn von Afrika.

Machen wir uns das noch einmal bewusst: Ein Großteil dessen, was wir heute wie selbstverständlich kaufen, ist über die Meere zu uns gekommen – egal, ob es jetzt Flachbildschirme sind oder Kinderspielzeug, T-Shirts und Turnschuhe, Kaffee, Reis und Rohöl natürlich, einer der Grundstoffe unserer heutigen Zivilisation. Und umgekehrt verlässt das meiste, was unsere Unternehmen in Deutschland produzieren, auf dem Seeweg unser Land. Die Produktions- und Logistikketten in ganz Deutschland hängen zu einem guten Teil an erstklassiger Hafeninfrastruktur und funktionierender Hinterlandanbindung, so gesehen sind Wilhelmshaven, Hamburg oder Bremerhaven letztlich auch die Seehäfen Leipzigs, Stuttgarts oder Münchens. Und umgekehrt liegen gerade Bayern und Baden-Württemberg gewissermaßen näher am Meer, als die meisten Bewohner es ahnen: Sie gehören nämlich zu den umsatzstärksten Bundesländern der maritimen Wirtschaft. Wenn wir uns dann noch vor Augen führen, dass die deutsche Zulieferindustrie für den Schiffbau

sogar weltweit führend bei Produktion und Export ist und dass die maritime Wirtschaft insgesamt rund 400.000 Menschen in Deutschland Arbeit gibt, wird uns klar: Unser Land ist ohne die See nicht zu denken – und unsere Seeschifffahrt nicht ohne das Land.

Was muss passieren, damit die deutsche Seeschifffahrt auf sicherem Kurs bleibt? Darauf haben Sie die weitaus kundigeren Antworten – nicht zuletzt dank dieser traditionsreichen Seeschifffahrtstage. Hier diskutieren die Pragmatiker der maritimen Wirtschaft, der zivilen Schifffahrt und der Marine, kurz: alle, die die See zu ihrem Beruf gemacht haben. Von hier aus bringen Sie als gestaltende Bürger, als Unternehmer, Ihre Ideen, Ihre Bedenken und Forderungen in die Öffentlichkeit und in die Politik ein, als wichtiger Teil unserer Wirtschaft und als wichtige Stimme unserer Gesellschaft.

Unsere Demokratie, sie lebt von informierten Debatten und vom Diskurs der Beteiligten und sie lebt davon, dass möglichst viele mitentscheiden, welches der beste Kurs auch für unser ganzes Land ist. Eine wichtige Gelegenheit dazu steht uns ja bald mit der Bundestagswahl bevor. Übrigens, ich werde Ihnen im Traum erscheinen, wenn Sie nicht wählen gehen! Gehen Sie davon aus, dass das nicht in meinem Manuskript steht, aber ich meine das besonders ernst, auch wenn ich weiß, dass es keine Wahlpflicht gibt.

Zu diskutieren gibt es mehr als genug – nicht nur in der großen Politik, sondern natürlich auch in Ihrer Branche, der Seeschifffahrt. Es reicht ein Blick auf die Ausmaße moderner Containerschiffe und auf die entsprechende Größe unserer Häfen, um zu erkennen, wie groß die Herausforderungen sind, die – privat wie öffentlich – gemeistert werden müssen, um fit zu bleiben für den Welthandel.

Umso härter trifft es Ihre Branche, wenn – wie in den vergangenen Jahren – der Welthandel abflaut und voller Optimismus getätigte Investitionen sich aktuell nicht mehr rechnen. Kaum ein Sektor hängt so sehr von Wohl und Wehe des Welthandels ab wie die maritime Wirtschaft. Die Weltwirtschaft bleibt aber jedenfalls im Moment noch auf unsicherem Kurs. Unausgewogenes Handeln und gelegentlich maßloses Wirtschaften auf Pump haben zu großen internationalen Verwerfungen geführt und diese Entwicklung ist bislang noch nicht ausreichend korrigiert worden. Globale Ungleichgewichte und Risiken bestehen weiter. Immer häufiger sind sogar Wörter wie Währungskrieg oder Handelskrieg zu lesen, auch die Berichte über protektionistische Maßnahmen nehmen zu – all das erfüllt mich mit Sorge. Als drittgrößte Handelsnation dieser Welt sollte Deutschland sich besonders für einen sicheren Kurs der Solidität und Stabilität und einen fairen und freien Welthandel einsetzen. Ich sage dies mit Bedacht: Es ist nicht allein eine europäische Aufgabe, sondern eine Herausforderung, die alle global Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft angeht, auch diejenigen in Übersee.

Bei solchem Gegenwind sind natürlich auch Sie unternehmerisch besonders gefordert. Über Ihre großen Anstrengungen, die deutsche Seeschifffahrt über Wasser zu halten, auch im nun fünften Jahr der Krise, weiß ich sehr wohl Bescheid. Hart trifft es auch unsere Hafenstädte, die eng mit der maritimen Wirtschaft verflochten sind – Sie hier in Wilhelmshaven wissen wahrlich, wovon ich rede. Sie wissen auch: Die Seeschifffahrt ist keine Schönwetter-Veranstaltung, sie war es übrigens noch nie. Bildlich gesprochen: Es geht – wie auf dem Wasser – auf und ab, schnelle Manöver sind schwierig und die Bremswege ähnlich lang wie bei den riesigen Frachtern oder Schiffen, die auf unseren Weltmeeren fahren.

Aber wer mit der Seeschifffahrt vertraut ist, weiß doch auch, worauf es ankommt: auf Furchtlosigkeit und auf Weitblick, und auf gute Karten, die helfen, Klippen und Untiefen zu umschiffen. Nicht alles hat man in der Hand: Das Wetter etwa kann unerwartet umschlagen, dann sind besonnene Reaktionen gefragt. Wie sagt es der alte Seefahrerspruch so treffend: Der Pessimist klagt über den Wind, der Optimist hofft, dass er dreht, der Realist richtet das Segel aus. Und schließlich kommt es darauf an, dass man sich an Bord aufeinander verlassen kann.

Im Klartext: Sie haben es nicht in der Hand, wann weltweit wieder mehr Waren produziert, nachgefragt und verschifft werden. Aber Sie können mit weitsichtigen und behutsamen Manövern dazu beitragen, sich in eine gute Position zu bringen für den Moment, in dem die Nachfrage wieder deutlich anzieht. Dazu gehört zum Beispiel, Arbeitsplätze in der Seeschifffahrt zu sichern und dazu gehört, und das betone ich mit besonderem Nachdruck, weiter junge Leute in den nautischen und technischen Berufen auszubilden und ihnen anschließend auch eine Chance zu geben, ihr Wissen und ihr Können zu zeigen. Gut, dass dies eines der Themen ist auf dem Seeschifffahrtstag und es ist vielversprechend, dass auch das „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung“ auf Kurs geblieben ist. Wie dort Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Bundes- und verschiedene Landesregierungen gemeinsam nach Lösungen suchen, das ist ein schönes Beispiel für die Kultur der Zusammenarbeit, die unsere Marktwirtschaft sozial und ökonomisch so erfolgreich macht.

Sie kennen die Herausforderungen am besten, ich nenne nur ein paar Beispiele: hier die steigenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Schiffen, die Investitionen und Innovationen – und dort der Wunsch nach einer Seeschifffahrt, die mit all ihrem großartigen Potenzial beiträgt, Umweltschäden und Klimaveränderungen zu vermeiden. Hier der harte internationale Preiswettbewerb, in dem sich die deutschen Reedereien befinden, dort das berechtigte Anliegen, möglichst viele Schiffe unter deutscher Flagge und mit hier ausgebildeter Besatzung fahren zu lassen.

Unter Zeit- und Kostendruck leiden überdies nicht nur die Reeder, sondern vor allem die, die dort ihre harte Arbeit tun: die Seeleute, die oft monatelang von ihrer Familie getrennt sind und manchmal wochenlang nicht an Land gehen können. Bei meinem Besuch in der Hamburger Seemannsmission vor einiger Zeit habe ich Berichte gehört, die mich sehr bewegt haben. Ich glaube, wir fahren gut damit, dass es nun mit dem internationalen Seearbeitsübereinkommen so etwas wie eine Grundrechte-Charta für die weltweit über eine Million Seeleute geben wird. Die darin festgelegten Mindeststandards sind zugleich auch ein Beitrag zu einem fairen Wettbewerb in der globalen Handelsschifffahrt.

Auch im eigenen Land müssen wir die sozialen Verhältnisse und Arbeitsbedingungen in der Branche stets sorgsam beobachten. Das hat uns jüngst der Tod zweier rumänischer Werftarbeiter im Juli vor Augen geführt. Ich begrüße jedes Bemühen um Verantwortung, wo immer ich es bei Kommunen, bei Unternehmern erkenne, für ordentliche Arbeitsverhältnisse und sichere Unterkünfte, die Deutsche und Ausländer, Stammbeschäftigte, Leiharbeiter oder Werkvertragsarbeiter gleichermaßen verdienen.

Die Geschichte der Seeschifffahrt ist ein ganz wesentlicher Teil unserer Menschheitsgeschichte, einer Geschichte der Neugier, der umwälzenden Erfolge, aber mitunter auch des Scheiterns, einer Geschichte von Eroberung und Austausch. Sie alle hier schreiben mit, schreiben weiter an dieser Geschichte! Und es wird spannend sein zu erleben, zu welchen neuen Ufern Sie aufbrechen – welche neuen Techniken, welche Geschäftsfelder Sie erschließen können.

Ich denke zurück an meinen Besuch bei der Firma Weserwind, die Fundamente für Offshore-Windräder herstellt – als junger Mann, als Oberschüler auf einer Rostocker Werft, habe ich mir nicht vorzustellen vermocht, was einst auf dieser Werft für merkwürdige Ungetüme hergestellt werden.

Oder ein anderes Beispiel: Vor einigen Wochen hat mir der isländische Staatspräsident davon erzählt, wie sich sein Land – übrigens auch China – auf neue Seeschifffahrtsrouten einstellt, die sich durch das erwartete Abschmelzen des arktischen Eises ergeben. Auch manche neue Schätze aus der Tiefe des Meeres sind schon in unseren Blick geraten – das habe ich mal bei meinem Besuch beim GEOMAR in Kiel erfahren.

Über all diese Themen wird es noch viele Diskussionen geben, und es werden viele berechtigte Interessen gegeneinander abzuwägen sein, viele Chancen gegen Risiken. Wichtig wird wieder einmal – wie in der Seeschifffahrt – das richtige Maß an Weitsicht und Reaktionsvermögen auf das Unvorhersehbare sein.

Und so bin ich nicht nur überzeugt davon, dass die deutsche Seeschifffahrt eine gute Zukunft haben wird. Ich bin auch sicher, dass wir einiges von ihr – also von Ihnen, meine Damen und Herren – lernen können: Es ist die Haltung, auch große Unternehmungen zu wagen, im klaren Bewusstsein von Risiken, die jede Unternehmung mit sich bringt, eine Haltung, die unsere Gesellschaft insgesamt braucht. Sie wird ihr wirklich zugute kommen. Risiken sind schließlich – auch von der mutmaßlichen Wortbedeutung her – nichts anderes als Klippen. Man muss sie weitsichtig umschiffen, um ein Ziel zu erreichen. Gar nicht in See zu stechen, das bringt nun gar nicht weiter!

Ich freue mich darüber, dass Sie diesen Geist auch der jungen Generation vermitteln – zum Beispiel, wenn morgen wieder bis zu 1.000 junge Menschen unter dem Motto "Boarding Next Generation" bei der Schülerregatta starten. Ich wünsche jetzt dem Seeschifffahrtstag ein gutes Fahrwasser und der deutschen Schifffahrt einen klaren Kurs und eine gute Zukunft!