

Panorama v. 20.10.2022

China auf Einkaufstour: Naive Hamburger?

Anmoderation

Anja Reschke:

„Wenn wir etwas in den letzten Monaten zu spüren bekommen haben, dann, dass es vielleicht keine so besonders schlaue Idee ist, sich dauerhaft zu abhängig von autokratischen Staaten zu machen. Der russische Angriff auf die Ukraine hat schon nochmal klar gemacht, dass man dann eben auf Gedeih und Verderb jemandem wie Putin ausgeliefert ist. Nur, was ist schon Putin und Russland im Vergleich zu Xi Jinping und China. Auch kein Land, das jetzt den Preis für Rechtsstaatlichkeit, Demokratie und Menschenrechte gewinnen würde. Sollten wir uns da immer abhängiger machen? Schon heute erwirtschaften viele deutsche Unternehmen einen Großteil ihrer Gewinne in China. Das ist die eine Seite. Aber andersrum will die Staatsmacht China auch hier mehr Einfluss. In Europa – in Deutschland. Wollen wir das? Zusammen mit dem WDR sind wir dieser Frage nachgegangen, direkt bei uns vor der Tür. Im Hamburger Hafen. Stefan Buchen.“

Das Tor zur Welt. Wie unverzichtbar der Hamburger Hafen ist für den deutschen Wohlstand, haben die Hanseaten sogar in ihrer Verfassung verankert. *„Die Freie und Hansestadt Hamburg hat als Welthafenstadt eine besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volke zu erfüllen.“* Aber: der Hafen verliert seit Jahren Marktanteile an die Konkurrenz. Um den Bedeutungsverlust zu stoppen, will Hamburg eine engere Bindung an China. Deshalb treibt die Hamburger Hafen und Logistik AG, kurz HHLA, seit Jahren einen Deal mit China voran. Bereits im März 2021 treffen wir HHLA Chefin Angela Titzrath und hören von ihr ein klares Bekenntnis.

O-Ton

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende HHLA:

„Grundsätzlich ist der Hamburger Hafen mit China engstens verbunden. Die Chinesen sind langjährige Partner. 30 Prozent des Warenumschs in Deutschland, was ex- und importiert, also von und nach China geht kommt über den Hamburger Hafen. Deswegen gibt es dort enge Verflechtungen.“

Im September 2021 schließt die HHLA dann den Deal. Sie will 35 Prozent ihres Containerterminals Tollerort verkaufen, an die staatliche chinesische Reederei Cosco. So soll frisches Geld in die Kasse von Hafen und Stadt kommen. Und China langfristig an Hamburg gebunden werden. Wie weit Hamburg ausgeholt hat, damit die Hochzeit mit den Chinesen klappt, zeigen diese Bilder von 2011. Olaf Scholz war da Erster Hamburger Bürgermeister. Ein Besuch bei der Reederei Cosco. Scholz schon seit Jahren überzeugt: Eine Bindung an Cosco nützt Hamburg. Jetzt ist die Welt eine andere - Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck sieht eher die Gefahren einer engen Bindung an China. Er ist gegen die Beteiligung von Cosco an kritischer Infrastruktur in Hamburg. Und: die Bundesregierung hat das Recht, ein Veto gegen den Deal einzulegen. Habeck gibt uns kein Interview, dafür aber sein Parteikollege Reinhard Bütikofer, auch er recht chinakritisch.

O-Ton

Reinhard Bütikofer,

Abgeordneter Grüne, Europaparlament:

„Wir erleben an Russlands Praxis und an Chinas Praxis, dass solche autoritären Regime bereit sind, Abhängigkeiten zur Waffe zu machen. Und das dürfen wir ihnen nicht einräumen.“

Auch Rolf Langhammer, Experte für internationale Handelsbeziehungen, hält den Hamburger Deal mit China für blauäugig.

O-Ton

Rolf Langhammer,

Wirtschaftswissenschaftler, IfW Kiel:

„Worum es geht letztlich, ist der Ausbau einer marktbeherrschenden Position in einer neuen Strategie des Seetransports, vollständig digitalisiert, da ist China uns weit voraus. In jeder Hinsicht. Das heißt, wir sind jetzt in einer völlig neuen Welt, in der Machtperspektiven aus nationaler Sicht eine große Rolle spielen.“

Das Misstrauen richtet sich gegen diesen Mann, Xi Jinping, der chinesische Alleinherrscher. Der Verdacht: er könnte seine Reederei zu einem Werkzeug chinesischer Expansion machen. Zweifelsohne ist Cosco eine der größten Reedereien der Welt, ein Schlüsselakteur im internationalen Handel, der auch Anteile an Häfen kauft, weltweit.

O-Ton

Rolf Langhammer,

Wirtschaftswissenschaftler, IfW Kiel:

„Die maritime Seidenstraße ist nichts anderes als eine Perlenkette von Häfen, in denen dann Cosco als führender chinesischer Konzern und Nummer 2 in der Welt, als Reederei, seine Beziehungen aufbaut von Hafen zu Hafen.“

Und längst hat Cosco sich an einer Reihe Häfen in Europa beteiligt. Von Piräus über Valencia bis Rotterdam. Hamburg will jetzt auch, und argumentiert: Was die anderen Europäer dürfen, dürfen wir ja wohl auch. So äußert sich etwa der Wirtschaftssenator:

O-Ton

Michael Westhagemann.

Wirtschaftssenator Hamburg:

„Es gibt sowieso schon Beteiligungen von Cosco hier in Europa. Und deswegen war es perspektivisch gesehen natürlich auch selbstverständlich, dass man das auch hier in Hamburg umsetzt.“

O-Töne:

Rolf Langhammer, Wirtschaftswissenschaftler IfW Kiel: „Die langfristige Strategie der Chinesen könnte natürlich darin bestehen, diese Kontrolle über die gesamte Lieferkette, digital wie maritim in Europa an sich zu reißen. Und damit einen Wettbewerbsvorteil zu bekommen, bzw auch vielleicht einen Missbrauch wirtschaftlicher Macht einzuleiten. Und das wird von Hamburg in dieser längerfristigen strategischen Sicht so nicht gesehen.“

Nee, wird es nicht, wie wir im März feststellen. Die Chefin des Hamburger Terminalbetreibers will den Deal mit der chinesischen Reederei und hofft, dass kein Veto aus Berlin kommt. Wir warten auf die Genehmigung.

O-Töne:

Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende HHLA: „Wir warten auf die Genehmigung.“

Panorama: „Es gibt eine Diskussion über wirtschaftliche Zusammenarbeit mit autoritären Staaten. Inwiefern befürchten Sie, dass das Bundeswirtschaftsministerium vielleicht deswegen keine Genehmigung erteilen könnte?“

Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende HHLA: „Wir gehen davon aus, dass das Genehmigungsverfahren innerhalb der relevanten Zeit, das ist bis zu zwölf Monate, auch umgesetzt wird und es gibt keinerlei Hinweise darauf, dass das in dieser Zeit nicht passiert.“

Keine Hinweise? Zwar sind inzwischen die 12 Monate tatsächlich ohne Veto verstrichen. Aber die Frist wurde verlängert. Es gibt Streit in der Bundesregierung wegen des Deals. Habeck ist klar dagegen, und er hat mächtigen Rückenwind. Die Regierung der Vereinigten Staaten. Joe Biden sieht eine Gefahr in der chinesischen Strategie, weltweit Infrastruktur aufzukaufen, so wie Cosco es in Hamburg vorhat.

O-Töne

Panorama: „Also aus amerikanischer Sicht könnten nationale Sicherheitsinteressen der USA hier auch berührt sein?“

Prof. Rolf Langhammer, Wirtschaftswissenschaftler, IfW Kiel: „Sicher. Und zwar weniger dadurch, dass Cosco hier den Transport organisiert als vielmehr, dass Cosco Daten von amerikanischen Kunden erwirbt und diese im eigenen Interesse nutzt.“

Und wohl auch deutsche Daten. Nach Kenntnis von Panorama haben die USA Deutschland vor einem Deal mit Cosco gewarnt. Die Amerikaner sollen deutschen Regierungsvertretern gesagt haben: macht Geschäfte lieber mit Partnern, die unsere Werte teilen. Doch Olaf Scholz will den Hamburger Deal mit China retten. Dabei hat er nun sogar seine eigenen Geheimdienstchefs gegen sich.

O-Töne

Thomas Haldenwang, Präsident Bundesamt für Verfassungsschutz: „Beteiligung chinesischer Unternehmen an deutschen Unternehmen - das beobachten wir auch sehr aufmerksam. Insbesondere wenn es um kritische Infrastrukturen geht. Wir warnen auch hier, Präsident Kahl sprach es vorhin schon an, seit geraumer Zeit davor, dass wir uns nicht in Abhängigkeiten begeben dürfen.“

Bruno Kahl, Präsident Bundesnachrichtendienst: „Abhängigkeiten, die sich dann negativ bemerkbar machen, wenn auf einmal der Partner nicht mehr wohlgesonnen, sondern übelgesonnen ist. Und da sind natürlich verschiedene Engagements vorstellbar, die man besser nicht zu intensiv eingeht.“

Das ist Wasser auf die Mühlen von Robert Habeck. Alle anderen Fachminister sehen es wie er.

O-Ton

Reinhard Bütikofer

Abgeordneter Grüne, EU-Parlament:

„Soweit ich weiß, ist das Kanzleramt im Kabinett weitgehend isoliert.“

Bleibt Scholz dabei, Hamburger Interessen durchzuboxen? Als Erster Bürgermeister suchte er die Nähe zur Reederei Cosco. Seine Minister wollen ein Veto. Aber das Kanzleramt hat das Thema offenbar mehrfach nicht auf die Tagesordnung des Kabinetts kommen lassen. Wenn Scholz die Veto-Frist verstreichen lässt, würde der Deal laut Experten automatisch wirksam. Will er das? Auf Anfrage bekommen wir keine Antwort, sondern einen Verweis auf Geschäftsgeheimnisse. Die HHLA-Chefin lässt heute mitteilen: der Hamburger Hafen werde nicht an China verkauft und Cosco erhalte keinen Zugriff auf strategisches Know-How. Sie drängt weiter auf den Deal. Ebenso der amtierende Hamburger Bürgermeister Peter Tschentscher.

O-Töne

Reinhard Bütikofer, Grüne, Abgeordneter EU-Parlament: „Und jetzt hofft offensichtlich Bürgermeister Tschentscher, dass sein Amtsvorgänger aus Verbundenheit mit Hamburg dafür sorgt, dass es doch passiert. Und da würde ich dann sagen: Kirchturmpolitik ist keine gute strategische Perspektive und das gilt auch für den Hamburger Michel.“

Der Hamburger Michel will den Pakt mit China. Dabei hat er sich in den Untiefen der Weltpolitik festgefahren. Nur Olaf kann ihm noch helfen, vielleicht.“

Bericht: Stefan Buchen, Manuel Bewarder, Florian Flade
Kamera: Martin Keller, Robert Naczynsky, Sven Wettengel
Schnitt: Andrea Müller, Dirk Lachmann