2022/44 Inland

https://jungle.world/artikel/2022/44/ein-sicherer-hafen

Die Investition des chinesischen Konzerns Cosco im Hamburger Hafen

Ein sicherer Hafen

Kommentar Von **Jörn Schulz**

Trotz aller Kritik setzte Bundeskanzler Olaf Scholz durch, dass ein chinesischer Staatskonzern Anteile an einem Hamburger Containerterminal erwerben darf.

Deutsche Unternehmer:innen können sich wahrlich nicht über ihr politisches Personal beklagen. Mit unermüdlichem Eifer trieb die SPD die Pipeline-Projekte Nord Stream 1 und 2 voran, um der heimischen Industrie einen Wettbewerbsvorteil durch billige Energie aus Russland zu verschaffen. Als das Geschäft platzte, war es der grüne Wirtschaftsminister Robert Habeck, der durch die Golfmonarchien tourte, um Ersatz zu beschaffen, und sich umgehend bemühte, in Bedrängnis geratenen Konzernen Subventionen zuzuschanzen. Ob es um den Aufbau des Russland-Geschäfts oder dessen Abwicklung geht: SPD und Grüne sind allzeit bereit, mit nationalistischer Standortpolitik andere EU-Staaten zu düpieren.

Was fehlte, war strategischer Weitblick. Als ideeller Gesamtkapitalist ist der Staat berufen, sich auf drohende Gefahren vorzubereiten. Das erfordert allerdings, die unmittelbare Profitmaximierung zugunsten langfristiger Interessen auch einmal zurückzustellen, also beispielsweise lieber etwas mehr für Erdgas einer Vielzahl von Lieferanten zu bezahlen, statt auf das Lockangebot eines autokratischen Herrschers hereinzufallen, dessen expansionistische Ambitionen kein Geheimnis waren.

Nach dem Überfall auf die Ukraine suspendierten fünf der sechs weltweit größten Containerreedereien ihr Russland-Geschäft – die Ausnahme war der chinesische Staatskonzern Cosco. Das Unternehmen hält bereits Beteiligungen an sieben Häfen in EU-Staaten und will nun auch Anteile an dem Containerterminal Tollerort in Hamburg erwerben. Es schien vielen Politiker:innen von Grünen, FDP und Union keine gute Idee zu sein, gleich noch einmal auf das Lockangebot eines autokratischen Herrschers hereinzufallen, dessen expansionistische Ambitionen kein Geheimnis sind. Doch Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) setzte durch, dass Cosco zwar nicht die gewünschten 35 Prozent, aber 24,9 Prozent der Anteile erwerben darf.

Damit wäre Cosco offizielle Einflussnahme auf die Entscheidungen der Hamburger Hafen und Logistik AG, die das Terminal betreibt, verwehrt. Die Investition ist jedoch Teil eines sich verdichtenden Netzes, das die chinesische Führung mit der Belt and Road Initiative (BRI) beim Ausbau ihrer globalen Handelsinfrastruktur knüpft. Die BRI »antwortet auf den Ruf nach einer Verbesserung des globalen Systems der Regierungsführung«, formulierte Chinas Präsident Xi Jinping 2019 etwas kryptisch. Zweifellos sollen Abhängigkeiten geschaffen werden, die auch für

machtpolitische Zwecke genutzt werden können. Je dichter das Netz der Filialen, denen sich ja schnell einheimische politische Lobbyisten andienen, desto größer der potentielle Einfluss. Etwa wenn für die Annexion Taiwans die ökonomische Isolation der Inselrepublik durchgesetzt werden soll.

Die Ära des sogenannten Freihandels ist vorbei, jede Investition der staatskapitalistisch gelenkten Weltmacht China ist politisch. Das hat man sogar in der FDP begriffen. Dass Scholz auf das Geschäft mit Cosco bestand, dürfte – neben Hamburger Wirtschaftsinteressen in einer traditionell mit der SPD verfilzten Branche – vor allem der provinziellen Borniertheit geschuldet sein, die die SPD mehr als andere Parteien prägt. Man versteht die Vertretung von Kapitalinteressen – wie im Umgang von Scholz mit der Hamburger Privatbank M. M. Warburg – als unmittelbare Dienstleistung für Unternehmen, die ohne Fragen und Kritik zu erbringen ist. In der Ampelkoalition hat Scholz seine Vorstellungen von Handelspolitik offenbar weitgehend durchgesetzt. Er begibt sich Ende der Woche auf eine prestigeträchtige Reise nach China, während Außenministerin Annalena Baerbock (Bündnis 90/Die Grünen) mit zweitrangigen Despoten in Kasachstan und Usbekistan verhandeln soll.

© Jungle World Verlags GmbH