

## **Antrag**

**der Abgeordneten Krzysztof Walczak, Dirk Nockemann, Dr. Alexander Wolf,  
Olga Petersen, Thomas Reich und Marco Schulz (AfD)**

**Betr.: Terminal-Deal mit COSCO absagen – Hamburger Hafen vor chinesi-  
scher Übernahme schützen!**

Der Hamburger Hafen ist eine der wichtigsten wirtschaftlichen Lebensadern unserer Stadt. Das Ziel, ihn zu erhalten, zu stärken und wettbewerbsfähig zu halten, wird partei- und fraktionsübergreifend breit geteilt.

Für die Entwicklung des Hafens ist es aber nicht nur notwendig, eine funktionierende Verkehrsanbindung vorzuhalten, Investitionen in die Hafeninfrastruktur vorzunehmen, die Potenziale der Digitalisierung für den Hafen zu nutzen oder Kosten und Gebühren am Hafen niedrig zu halten. Eine zu hohe Abhängigkeit des Hafens von einem einzigen Akteur mit einer potenziell unfreundlichen Agenda würde langfristig das Überleben des Hafens insgesamt bedrohen.

Ein Akteur, der gegenüber unserer Stadt und dem Hafen in bestimmten Situationen unfreundlich auftreten könnte, ist im weltpolitischen Kontext die Volksrepublik China.

Die chinesische Regierung hat im Rahmen ihrer Außenhandels- und Entwicklungspolitik mit der Neue-Seidenstraße-Initiative („one belt, one road“) ein beispielloses globales Investitionsprogramm aufgesetzt. Laut Schätzungen wird die Volksrepublik zur Verwirklichung dieses Programms Investitionen in einem Volumen von 1,1 Billionen (!) US-Dollar in fast 70 Staaten der Erde tätigen. Ziel der Neue-Seidenstraße-Initiative ist es, auf der ganzen Welt Handelsrouten, Absatzmärkte, Zugang zu Rohstoffen und technologischem Wissen für die chinesische Wirtschaft zu erschließen.

Während von chinesischer Seite betont wird, dass von der Neue-Seidenstraße-Initiative keine Gefahr ausgehe, zeigt die Realität oftmals ein anderes Bild. Im maritimen Bereich ist die Übernahme des griechischen Hafens Piräus hierfür ein mahnendes Beispiel: Die China Ocean Shipping Company (COSCO) stieg bereits 2008 im Zuge der Weltfinanzkrise am Hafenstandort Piräus ein und pachtete die Hälfte des Containerhafens für 35 Jahre. Mittlerweile hält COSCO mehr als zwei Drittel der Anteile am Hafen von Piräus. COSCO wird insbesondere im Hinblick auf Sozial- und Arbeitsstandards am Hafen von Piräus vorgeworfen, Gehälter und Sozialleistungen von Beschäftigten gekürzt, Entlassungen durchgeführt, die betriebliche Mitbestimmung abgeschafft und Gewerkschaften ausgeschlossen zu haben.

Insgesamt kontrolliert China mittlerweile Terminal- beziehungsweise Hafenanteile in 14 europäischen Häfen. Auch anderweitig werden seitens der chinesischen Regierung Signale gesendet, die man keineswegs als „vertrauensbildende Maßnahmen“ einstufen kann: So wurde vom chinesischen Verteidigungsminister 2019 angekündigt, die Neue-Seidenstraße-Initiative um eine militärische Komponente zu erweitern. Im gleichen Jahr eröffnete China erstmals eine Militärbasis im afrikanischen Kleinstaat Dschibuti. Allein hieran lässt sich belegen, dass es sich bei der Neue-Seidenstraße-Initiative nicht um ein reines Wirtschaftsprojekt handelt.

Vielmehr handelt es sich um ein Projekt mit einem dezidiert ideologischen und geopolitischen Charakter. Die Neue-Seidenstraße-Initiative wurde nicht bloß zufällig in die Verfassung der Volksrepublik China aufgenommen, und auch nicht ohne Zufall soll

das Projekt 2049 – also zum hundertjährigen Jubiläum der Machtübernahme der Kommunistischen Partei Chinas – vollendet werden. Es handelt sich um ein Prestige-projekt der Kommunistischen Partei Chinas, mit dem insbesondere Staats- und Par-teichef Xi Jinping seine Macht sichert.

Bereits jetzt werden rund 30 Prozent der am Hamburger Hafen umgeschlagenen Con-tainer aus China importiert oder nach China exportiert. Besorgniserregend ist daher die Ankündigung der HHLA, die Abhängigkeit von China noch weiter zu erhöhen und am Terminal Tollerort eine Beteiligung von nach letztem Stand 35 Prozent durch die chinesische Staatsreederei COSCO zuzulassen. Noch besorgniserregender ist, dass der Senat allen bisher öffentlich getätigten Verlautbarungen zufolge den COSCO-Deal billigt und aktiv vorantreibt.

Im Spannungsverhältnis zwischen Protektionismus und Freihandel sprechen oftmals ökonomische Erwägungen für den Freihandel. Erwägungen eines freien Welthandels können aber nicht dort einen Vorrang beanspruchen, wo Schlüssel-Wirtschaftszweige betroffen sind, die für die Wohlfahrt eines Gemeinwesens unerlässlich sind, und sie müssen gerade bei einem Akteur wie der Volksrepublik China und damit auch immer der Kommunistischen Partei Chinas in den Hintergrund treten.

Die Strategie, die Wettbewerbsfähigkeit und Schlagzahlen des Hafens durch eine Beteiligung von Reedereien an Terminals zu steigern ist grundsätzlich richtig und hät-te bereits vor Jahren ins Auge gefasst werden müssen. Aber nun ausgerechnet COSCO hierfür heranzuziehen und den Ausverkauf europäischer Häfen an China in Hamburg zu einem traurigen Abschluss zu bringen, verbietet sich, wenn man nicht von China vollends abhängig werden will!

**Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

1. für die Freie und Hansestadt Hamburg als Mehrheitseigentümerin der HHLA die-ser eine Beteiligung der staatlichen chinesischen Reederei COSCO am Terminal Tollerort zu untersagen und gegebenenfalls mit den erforderlichen Mitteln durch-zusetzen,
2. zu prüfen, welche anderen vorzugsweise deutschen oder europäischen Reede-reien sich an Hafenterminals beteiligen ließen,
3. der Bürgerschaft bis zum 31. Oktober 2021 zu berichten.