



Hamburger Hafen | 25.10.2022 | Nr. 276/22

Rasmus Vöge: Vernünftiger Kompromiss für die Exportnation Deutschland

Zum Kompromiss um den Verkauf von Anteilen am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) im Hamburger Hafen an COSCO erklärt der Fachsprecher der schleswig-holsteinischen CDU-Landtagsfraktion für Maritime Wirtschaft, Rasmus Vöge MdL:

"Ich begrüße den gefundenen Kompromiss zum Verkauf eines Anteils i.H.v. 24,9% am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) im Hamburger Hafen an COSCO. Die Hansestadt Hamburg und die HHLA haben im vergangenen Jahrzehnt Millionen investiert, um Containerschiffe der neuesten Bauart bis zu einer Größe von 24.000 TEU (Standartcontainer) am CTT abfertigen zu können. Das CTT ist das kleinste aller Container Terminals im Hamburger Hafen und die Anfahrt des Terminals erfolgt unter schwierigen nautischen Bedingungen. Seit 1982 werden am CTT Schiffe der chinesischen Reederei COSCO abgefertigt. Daher sollte die Politik das Interesse der Stadt Hamburg und der HHLA an einer Absicherung der Investitionen durch eine enge vertragliche Bindung an COSCO zunächst einmal anerkennen.

Natürlich sollte in Deutschland kritische Infrastruktur nicht an Staatskonzerne von anderen Ländern veräußert werden, insbesondere dann nicht, wenn sie strategische Rivalen der EU sind. Die Volksrepublik China hat den freiheitlich-demokratischen Ländern des Westens den Systemwettbewerb erklärt. Das müssen wir sehr Ernst nehmen und uns darauf einstellen. Insbesondere vor dem Hintergrund des russischen Krieges gegen die Ukraine ist das Bewusstsein in Deutschland für die Notwendigkeit einer neuen Sicherheitspolitik und einem anderen Umgang auch mit der Volksrepublik China gewachsen.

Ich warne allerdings davor, dass wir nun in schrille Debatten verfallen und beim Anteilsverkauf am CTT von einer Bedrohung der freien Welt fabulieren. Es ist absolut verantwortungslos, eine sofortige Loslösung der deutschen Wirtschaft von China zu fordern.

An der deutschen Nordseeküste stehen für den Containerumschlag insgesamt 8 Container Terminals in den Häfen Hamburg (4), Bremerhaven (3) und Wilhelmshaven (1) zur Verfügung. Der Vorwurf, es würde kritische Infrastruktur verkauft, greift leider völlig daneben, denn es bestehen ausreichen Kapazitäten für den Container Umschlag zur Versorgung der Bundesrepublik Deutschland und zur Abwicklung des Im- und Exports aller Waren. Hinzu kommt, dass ein maßgeblicher Teil des Im- und Exports der Bundesrepublik Deutschland auch über die sogenannten Westhäfen in

Rotterdam und Antwerpen erfolgt. Die Diversifizierung des Wettbewerbs im Container Umschlag ist durch die Beteiligung von COSCO am CTT zu keiner Zeit gefährdet.

Der Hamburger Hafen ist auf den Warenaustausch mit der Volksrepublik China angewiesen. China ist der mit Abstand wichtigste Partner des Hamburger Hafens. China führt die Umschlagstatistik des Jahres 2021 mit 2,6 Mio. TEU deutlich vor den USA mit 620.000 TEU und Singapur mit 430.000 TEU. Am Umschlag im Hamburger Hafen hängen tausende Arbeitsplätze – der Hamburger Hafen ist in seiner Gesamtheit der größte Arbeitgeber Schleswig-Holsteins. Darauf darf an dieser Stelle einmal hingewiesen werden. Neben der Versorgung mit Waren über den Hamburger Hafen hat Schleswig-Holstein ein großes wirtschaftliches Interesse an einem funktionierenden Hafen.

Daher ist es absolut unverständlich, dass der Hamburger Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) und der Hamburger Wirtschaftssenator dieser Debatte so lange zugeschaut haben. Diese wichtige strategische Frage hätte viel früher politisch geklärt werden müssen. Es ist bedauerlicherweise ein großer Schaden im Ansehen des Hamburger Hafens entstanden und man muss sich fragen, ob die Hamburger Regierung eigentlich um die Bedeutung des Hafens weiß, wenn man sich so schwach verhält.

Der nun gefundene Kompromiss ist vernünftig für die Exportnation Deutschland. Das sollten auch die Kritiker anerkennen.“