



Interviews

Datum: 21. Oktober 2022

Dirk Müller im Gespräch mit Omid Nouripour, Ko-Vorsitzender von Bündis90/Die Grünen

Dirk Müller: „Wir machen eine wertebasierte Außenpolitik“ - das sagt jedenfalls immer wieder die zuständige Ministerin, Annalena Baerbock -, „gestützt und unterstützt dabei auch durch den Kanzler“, bis jetzt jedenfalls. Durch den Krieg gegen die Ukraine sind schon einige Gewissheiten der Grünen wie aber auch der SPD über Bord gegangen, siehe Waffenlieferungen in Krisengebiete, siehe mögliche Gasgeschäfte mit den umstrittenen Staaten am Persischen Golf, mit denen Robert Habeck bekanntlich verhandelt. Und nun kommt China wieder dazu. Es geht um mögliche chinesische Investitionen im Hamburger Hafen, konkret um eine 35prozentige Beteiligung des Terminal-Betreibers Cosco am Hamburger Logistik-Unternehmen HALA, konkret an dem Terminal CTT. Sechs Fachministerien sollen das Geschäft, diese Beteiligung abgelehnt haben, doch nach Informationen von NDR und WDR soll das Kanzleramt definitiv darauf bestehen, die bereits vereinbarte Investition auch durchzuziehen. Das sorgt jetzt für mächtig viel Ärger. Die CDU ist strikt gegen das Geschäft, das ist die Opposition, aber auch der Ampel-Partner FDP beispielsweise und auch die Grünen zeigen die rote Karte. Grünen-Chef Omid Nouripour ist jetzt bei uns am Telefon. Einen schönen guten Morgen.

Omid Nouripour: Guten Morgen, Herr Müller.

Müller: Herr Nouripour, geht das jetzt so weiter, die Machtwort-Politik?

Nouripour: Das glaube ich nicht und das ist auch nicht die verabredete Art, miteinander umzugehen in dieser Koalition. Wir arbeiten eng miteinander zusammen, um erstens jetzt die Probleme zu lösen, und zweitens, um alles dafür zu tun, damit dieses Land krisenfest wird. Zur Krisenfestigkeit gehört, dass Lehren gezogen werden aus der jetzigen Krise, und die erste ist doch, dass kritische Infrastruktur in Händen von Autokraten uns abhängig machen auf fatale Art und Weise.

Müller: Das sagen Sie!

Nouripour: Das sehen wir gerade ja bei den gedrosselten Gaslieferungen aus Russland und das sollten wir nicht vertiefen, diese Abhängigkeit, indem wir kritische Infrastruktur an China verkaufen.

Müller: Warum weiß der Kanzler das nicht?

Nouripour: Ich gehe davon aus, dass er das weiß, und ich gehe auch davon aus, dass wir da eine gute Lösung miteinander finden.

Müller: War das mit Ihnen abgesprochen?

Nouripour: Was genau?

Müller: Dass das Geschäft durchgezogen werden soll.

Nouripour: Es gab ja zu diesem Geschäft Gespräche der Hafenbetreibergesellschaft und der jeweiligen Firma in China und die dürfen das auch, das ist völlig okay. Die Frage ist, was wir jetzt als Politik machen, was wir als Regierung machen. Die Häuser, die sich mit diesem Thema beschäftigen, die Ministerien, die zuständig sind, die haben alle beraten und die würden gerne einen Vorbehalt bei diesem Geschäft vorlegen, und zwar unabhängig davon, ob die Ministerinnen und Minister Grüne sind, Sozialdemokraten oder Liberale.

Müller: Aber die grünen Ministerien waren alle dabei?

Nouripour: Nicht nur die grünen, wie gesagt, auch sozialdemokratische und liberale. Alle finden dieses Geschäft falsch.

Müller: Alle grünen Ministerien sind dagegen?

Nouripour: Ja! Auch, wie gesagt, die Grünen, die liberalen und die sozialdemokratischen Ministerien finden, dass alle falsch.

Müller: Die Begründung ist, keine weiteren Abhängigkeiten? Habe ich das richtig verstanden?

Nouripour: Es geht überhaupt nicht an, dass wir einem Land wie China die Kontrolle überlassen über kritische Infrastruktur in diesem Land.

Müller: Ist das eine Kontrolle, wenn man Teile eines Hafen-Terminals kauft beziehungsweise dort 35 Prozent investiert?

Nouripour: Es geht erstens darum, dass 35 Prozent bedeuten, dass man Informationen und Einsicht hat in alle Unterlagen. Zweitens, dass 35 Prozent bei einem Terminal dann landen werden und dieses ein Terminal betrifft das China-Geschäft und das

gesamte Asien-Geschäft des Hamburger Hafens. Das bedeutet, dass die Firma Einfluss darauf hat, ob taiwanesishe Frachter dort andocken können. Das dritte ist: Wenn wir über faire Geschäftsbeziehungen sprechen, stellt sich natürlich auch die Reziprozitätsfrage, die der Gegenseitigkeit. Ist China bereit, deutsche Investoren reinzulassen und zu beteiligen am Hafen von Schanghai? Das ist nicht der Fall und auch deswegen ist es ein Gebot der Fairness und auch der Wehrhaftigkeit, das nicht zu tun.

Müller: Also eine Retourkutsche?

Nouripour: Nein, es geht nicht um eine Retourkutsche. Nein, überhaupt nicht. Es ist das permanente Thema in allen Geschäftsbeziehungen mit China, dass die KP sagt, ihr seid doch Marktwirtschaft, macht doch alle Tore auf, und auf der anderen Seite aber alle Tore verschließt, und das kann man sich nicht auf Dauer gefallen lassen.

Müller: Herr Nouripour, wenn wir das richtig verstanden haben, stammt diese Vereinbarung von September 2021. Das heißt, die ganzen Argumente, die jetzt kommen, wusste man damals noch nicht?

Nouripour: Es gab im September '21 auch die Notwendigkeit nicht, dass man Flüssiggas-Terminals baut. Wir haben jetzt Zeitenwende, ausgerufen vom Bundeskanzler, und zwar völlig zurecht, und seit Beginn dieses Krieges muss man so manches hinterfragen. Das machen wir in der Energiepolitik. Das sollten wir bei der Frage der kritischen Infrastruktur auch tun.

Müller: Jetzt sagen Sie, Verlässlichkeit der chinesischen Partner wie auch immer, Verlässlichkeit chinesischer Unternehmen. Wenn wir das richtig gelesen haben, investiert China ja schon seit Jahrzehnten in diese Terminals, weil sie dort die Landegebühren bezahlen. Das heißt, China ist der beste Kunde des Hamburger Hafens. Warum sollte China das jetzt verändern beziehungsweise dafür nicht auch einen Bonus bekommen?

Nouripour: Es geht nicht um chinesische Firmen; es geht um den chinesischen Staat. Es gibt eine große Reihe an Beispielen für Firmen, die sehr verlässlich waren, bis die KP China und die Staatsführung beschlossen hat, jetzt nehmen wir mal Einfluss. Das heißt, diese Firmen arbeiten frei und freiwirtschaftlich, bis der Staat beschließt, dass sie es nicht mehr machen dürfen, weil es opportun ist, das anders zu machen.

Müller: Und das ist jetzt so bei Cosco?

Nouripour: Das werden wir sehen und wir sollten es nicht sehen wollen. Das ist das Thema. Alibaba ist so ein Beispiel. Alibaba ist nicht an kritischer Infrastruktur beteiligt

gewesen, aber von heute auf morgen hat der Staat faktisch übernommen, den Chef einfach beseitigt und beschlossen, wie jetzt das Geschäft weitergeht. Das ist bei ziemlich jeder chinesischen Firma denkbar.

Müller: Herr Nouripour, hören wir vielleicht mal den wirtschaftspolitischen Sprecher der SPD-Bürgerschaftsfraktion in Hamburg, Hansjörg Schmidt, was er dazu sagt:

O-Ton Hansjörg Schmidt: „Der Umsatz, den die HALA mit Cosco macht, ist erheblich und dass die HALA dann sagt, wir wollen diese Beteiligung absichern, das kann man auch verstehen, um damit dauerhaft hier auch die Verkehre aus China, die für den Hamburger Hafen sehr, sehr wichtig sind, abzusichern.“

Müller: Wirtschaftsfaktor Wirtschaftspolitik. – Sie sind dagegen?

Nouripour: Nein, überhaupt nicht! Es geht ja nicht darum, dass wir jetzt alle Geschäfte abrechnen oder laufende Geschäfte beenden. Cosco ist weiterhin Kunde des Hamburger Hafens und es geht nicht darum, dass jetzt Cosco-Schiffe dort nicht mehr andocken dürfen. Die Frage ist, ob sie da sich einkaufen, ob sie mit übernehmen und ob sie mitbestimmen, was am Hamburger Hafen passiert, und dann am Ende des Tages im Zweifelsfall kontrolliert vom chinesischen Staat, und das können wir uns nicht leisten.

Müller: Sie sind Fußball-Fan. Mir kommt das jetzt gerade in den Sinn, weil wir häufiger schon mal darüber gesprochen haben. Bayern München und Katar, sagen Sie auch, da darf nichts investiert werden, da gibt es keine Beteiligung?

Nouripour: Als Fußball-Fan von einem anderen Verein bin ich hoch glücklich, dass Bayern München nicht kritische Infrastruktur dieses Landes ist. Ein Hafen in der Größe von Hamburg ist Teil der Lebensadern unserer Wirtschaft. Das ist Bayern München nicht.

Müller: Kritische Infrastruktur der Bundesliga.

Nouripour: Ob die Bundesliga jetzt – und Sie wissen, ich bin sehr großer Fußball-Fan – zum Überleben dieses Landes von Relevanz ist, das müssten wir in einer anderen Sendung diskutieren. Aber der Hafen von Hamburg ist es.

Müller: Es geht darum, kritische Infrastruktur ist von Ihnen ganz klar definiert, wird nicht jedem einleuchten, was das ...

Nouripour: Ist nicht von mir definiert. Da gibt es Definitionen hoch offizieller Art. Die sind Jahrzehnte alt. Telekommunikation gehört selbstverständlich dazu. Die Hafens- und die Verkehrsverbindungen gehören dazu. Energie, medizinische Fazilitäten gehören dazu. Fußball gehört nicht dazu, auch wenn das in meinem Fall bei meinem Verein Eintracht Frankfurt religiös ist.

Müller: Bei Ihnen vielleicht schon. – Okay! – Jetzt die Frage: Wenn der Kanzler, das Kanzleramt bei dieser Entscheidung bleibt, Verträge, Vereinbarungen einzuhalten – September _21 ist das unterschrieben worden, ist das vereinbart worden -, was machen Sie dann, wenn der Kanzler dabeibleibt?

Nouripour: Wir diskutieren das, wie gesagt, alle zusammen weiter und ich bin sicher, dass wir eine gute Lösung im Sinne der Souveränität unseres Landes finden werden. Und es ist kein parteipolitisches Thema. Das Innenministerium, das Bundesinnenministerium, geführt von einer Sozialdemokratin, findet das genauso.

Müller: Gute Lösung, wir haben nicht mehr viel Zeit. 15 Prozent, wäre **das ein** Kompromiss? 20? 22?

Nouripour: Ich kann die Lösung nicht vorwegsehen. Wir werden eine finden. Aber Kontrolle über das wichtigste Terminal fürs Asien-Geschäft in Deutschland, das ist alles keine Option.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.