

**Beschluss des 118. Landesparteitages der FDP Hamburg
vom 1./2. April 2023**

Hamburgs Außenwirtschaftsbeziehungen diversifizieren: Lehren aus der COSCO- Beteiligung am Containerterminal Tollerort ziehen

Hamburg ist mit der Volksrepublik China systemrelevant wirtschaftlich und vor allem logistisch verflochten und damit abhängig. Knapp 30 Prozent des Handelsvolumens des Hamburger Hafens werden von und nach China abgefertigt. Mehr als 50 Prozent des deutschen Chinahandels wird in Hamburg umgeschlagen. Seit 2013 verkehren im Rahmen der Belt and Road Initiative (BRI) Containerzüge auf der Schiene zwischen Hamburg und China. Laut Angaben der Chinesischen Handelskammer sind dazu knapp ein Viertel der in Deutschland aktiven chinesischen Unternehmen in Hamburg ansässig.

Der indopazifische Raum birgt wachsende Krisenpotenziale. Sollte es im Falle einer militärischen Eskalation in Ostasien und etwaiger Sanktionen zu einer Unterbrechung des deutschen Handels mit der Volksrepublik kommen, wären die wirtschaftlichen Auswirkungen für Hamburg verheerend.

Die außenwirtschaftliche Ausrichtung der Hansestadt ist auch eine Konsequenz gezielter chinesischer Politik, die auf die Schaffung von Abhängigkeit setzt. Gleichzeitig ist sie Folge der zielgerichteten Politik des Hamburger Senats über die vergangenen Legislaturperioden. Zuletzt reiste der Erste Bürgermeister Peter Tschentscher im August 2019 mit einer 50-köpfigen offiziellen Delegation der Hansestadt zur Förderung der Wirtschaftsbeziehungen nach China, nachdem sein Vorgänger Olaf Scholz im November 2015 in Begleitung von Wirtschaftsvertretern und Mitgliedern der Hamburgischen Bürgerschaft ins Reich der Mitte fuhr. Neben

wirtschaftlichen Banden wird der Partnerschaft mit China seitens der Stadt auch ein hoher symbolischer Stellenwert zugerechnet. So fungierte Schanghai 2021 als offizielle Partnerstadt des Hamburger Hafengeburtstags.

Die wirtschaftlichen Folgen des Einbruchs des Handels mit Russland hat die Abhängigkeit des Hamburger Hafens vom Handel mit China verstärkt und außenhandelspolitische Risiken offenbart. Die hamburgische Chinapolitik hat derweil über einen langen Zeitraum strukturpolitische Weichen gestellt, die die Entwicklung der städtischen Wirtschaft über die nächsten Jahrzehnte beeinflussen wird. Im Frühjahr 2023, ein Jahr nach der Zeitenwende, ist eine politische Neuorientierung dringend geboten.

Fraglos ist ein komplettes Aus unseres Handels mit China für die Hansestadt weder wirtschaftlich denkbar noch außenpolitisch sinnvoll. Die chinafokussierte Politik des Senats ist jedoch zu beenden. Es ist Zeit für eine neue Außenhandelspolitik, die einseitige Abhängigkeiten abbaut und die Diversifizierung der hamburgischen Wirtschaftsbeziehungen fördert. Eine Politik, die in Jahrzehnten denkt, ist auch hier geboten.

Die Chinapolitik der mehrheitlich in städtischer Hand befindlichen Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) fügt sich in dieses Bild ein.

Die Minderheitsbeteiligung der staatlichen Reederei COSCO am Containerterminal Tollerort stellt einen Fait Accompli dar. Sie ist aus ordnungspolitischen Gründen zu achten. Maßnahmen zur Verringerung der Abhängigkeit Hamburgs und eine Erarbeitung einer außenwirtschaftlichen Diversifizierungsstrategie sind jedoch dringend geboten.

Die FDP Hamburg fordert den Senat und die Hamburgische Bürgerschaft auf, die Außenhandelsbeziehungen der Hansestadt durch folgende Maßnahmen zu diversifizieren und einseitige Abhängigkeiten zu reduzieren:

- Die Erarbeitung einer ressortübergreifenden langfristigen Außenhandelsstrategie sowie einer Notfallstrategie für den Schutz der hamburgischen Wirtschaft und des Hafens im Falle militärischer Krisenszenarien im indopazifischen Raum.

- Weitere von der HHLA angestrebte Kooperationen mit Cosco, etwa im Ostseeraum, nicht zu verfolgen.
- Die Privatisierung der HHLA zu verfolgen, um eine strikte Trennung zwischen der Verfolgung wirtschaftlicher Interessen und regulatorischer Verantwortung herzustellen.
- Die Fokussierung der Außenhandelspolitik des Hamburgischen Senats auf China zu beenden. Offizielle Delegationsreisen sollten prioritär andere Staaten Asiens (z.B. Indien, ASEAN-Staaten) als auch Nordamerika, Afrika, Lateinamerika und den australopazifischen Raum ins Auge fassen.
- Die in Hamburg ansässige Luftfahrtindustrie (Airbus, Zulieferer) stellt einen sicherheitspolitisch relevanten Wirtschaftszweig dar. Die Konkurrenz durch Comac Commercial Aircraft stellt auch eine sicherheitspolitische Herausforderung dar, da vorhandene Kapazitäten und Know-How im zivilen Luftfahrtbereich den Aufbau militärischer Luftfahrtindustrie begünstigen. Die vom Hamburgischen Senat insbesondere während der Amtszeit des Bürgermeister Scholz verfolgte Wirtschaftsförderungspolitik zur Verknüpfung deutscher Zulieferer mit Comac ist daher nicht weiter politisch zu forcieren. Die Förderung der Zusammenarbeit im zivilen Luftfahrtsektor ist bei der turnusgemäß alle zwei Jahre erfolgenden Aktualisierung des Memorandums der Städtepartnerschaft Hamburg-Schanghai zu streichen. Die Zusammenarbeit mit anderen Staaten sollte ausgebaut werden.
- Ein Bewertungskriterium „außenwirtschaftliche Diversifizierung“ bei der Bewilligung von Wirtschaftsförderungsmaßnahmen und dem Aufbau von Innovationsklustern durch die Hansestadt Hamburg einzuführen.
- Das Hamburg Liaison Office China durch weitere Institutionen zur Förderung der Wirtschaftsbeziehungen mit anderen Staaten zu ergänzen. Der Auf- und Ausbau der hamburgischen Präsenz in Taiwan ist zu prüfen. Neuen und bestehenden Büros außerhalb der Volksrepublik wie der Hamburg Representation Mumbai sind haushalterische Priorität einzuräumen (Das Representative Office Saint Petersburg stellt hierbei eine Ausnahme dar).
- Die seit 2006 alle zwei Jahre auf Initiative des Hamburger Senats ausgerichtete China Time Hamburg durch ein Symposium „Asia Time Hamburg“ zu ergänzen. Die bestehenden Haushaltsmittel sind aufzuteilen und die China Time und Asia Time im Wechsel auszurichten.
- Die Ausweitung der Zuständigkeiten des Ausschusses für Wirtschaft und Innovation der Hamburgischen Bürgerschaft und eine Umbenennung in

Ausschuss für Wirtschaft, Außenhandel und Innovation, um die parlamentarische Kontrolle der Außenhandelspolitik des Senats zu stärken. Die gesetzliche Verankerung einer parlamentarischen Zustimmungspflicht bei Kooperationen mehrheitlich städtischer Unternehmen mit staatlichen Unternehmen undemokratisch regierter Staaten ist vorrangig zu prüfen.

- Den 2014 während der Amtszeit von Olaf Scholz von der Senatskanzlei, der Behörde für Wissenschaft und Forschung und des Hamburg Liaison Office China ins Leben gerufenen Hamburger Bildungspools China nach zehn Jahren einer Evaluation zu unterziehen und durch verstärkte Kooperationen mit anderen Staaten zu flankieren.
- Die seit 2002 bestehende Parlamentspartnerschaft der Hamburgischen Bürgerschaft mit dem Ständigen Ausschuss des Volkskongresses der Stadt Schanghai wertet die Institutionen des kommunistischen Staates auf und ist zu beenden. Die Zukunft der Städtepartnerschaft mit der Stadt Schanghai ist davon nicht berührt.
- Städtepartnerschaften mit Hafenstädten anderer Länder wie z.B. Indien, der ASEAN-Staaten oder Südkorea ins Leben zu rufen. Ihr Auf- und Ausbau ist politisch zu forcieren.

Wir fordern darüber hinaus die Bundesregierung und den Deutschen Bundestag auf:

- Sich auf Bundes- und EU-Ebene für eine rasche Verabschiedung der Handelsabkommen mit MERCOSUR, Chile, Mexiko und Neuseeland sowie für einen zügigen Abschluss der Verhandlungen mit Australien, Thailand, Indonesien und Indien einzusetzen. Strategisches Ziel sollte die Aufnahme von Verhandlungen eines EU-ASEAN Freihandelsabkommen sein, sowie ein neuer Anlauf für ein umfassendes Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika, ergänzt um eine kontinuierliche Vertiefung bestehender Abkommen.
- Die Erarbeitung einer gesetzlichen Grundlage für eine „Duty to service“-Regelung, welche die Abweisung von Schiffen bestimmter Herkunftsstaaten und -territorien (z.B. Taiwan) durch Containerterminalbetreiber verbietet, zu prüfen.
- Der Veränderung maritimer Handelsströme und Lieferungsketten in der nationalen Sicherheitsstrategie verstärkt zu berücksichtigen und dahingehend

eine strategische Zusammenarbeit mit unseren Bündnispartnern und befreundeten Drittstaaten aufzunehmen.

- China profitiert im Gegensatz zu anderen Märkten wie Indien oder Lateinamerika durch seine Kontinentalverbindungen nach Europa von der Verlagerung von Gütern vom Schiff auf die Schiene. Die Auswirkungen von Maßnahmen wie der Absenkung der Schwefelobergrenze von Schiffskraftstoff ab dem 01.01.2020 auf die relativen Transportkosten Schiff/Schiene sind daher stets auch unter außenhandelspolitischen Erwägungen zu betrachten. Die Innovationsförderung umweltfreundlicher Technologien im Schifffahrtssektor ist zu verstärken, um Alternativen zu dem im Zuge der Belt and Road Initiative anwachsenden Schienengüterverkehrs auszubauen.
- Bei der Vergabe finanzieller Mittel im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit einen Fokus auf die maritime Industrie im indopazifischen Raum außerhalb der Volksrepublik China zu legen.
- Sicherheitspolitische Kriterien für die Bewilligung von Wirtschaftsförderungsmaßnahmen und Entscheidungen mit Bezug auf kritische Infrastruktur festzuschreiben. Dazu gehört zum Beispiel das Kriterium „außenwirtschaftliche Diversifizierung“. Die Einhaltung dieser Kriterien sollte analog zu BaFin-Regeln regelmäßig überprüft werden.