

+++ Pressemitteilung +++

## Die Chinesen und der Hamburger Hafen

### Ein Beispiel für die Privatisierung der kritischen Infrastrukturen der Globalisierung

**Darf die chinesische Staatsreederei COSCO im Hamburger Hafen einsteigen oder nicht? Wochenlang beschäftigte der geplante Erwerb von Anteilen am Hamburger Containerterminal Tollerort Politik und Öffentlichkeit. Mittlerweile hat sich die Ampel-Koalition darauf verständigt, dem Erwerb von maximal 24,9% der Anteile durch COSCO zuzustimmen. Jenseits der außenpolitischen Frage, wieviel Macht China damit im Hamburger Hafen erlangt, ist an dieser Debatte noch etwas anderes interessant: Wie kam es eigentlich dazu, dass private Unternehmen solche Macht über kritische Infrastrukturen bekommen konnten?**

Göttingen, den 15.11.2022

Die Debatte um die geplante COSCO-Beteiligung rückt eine Großinfrastruktur in den Blick der Öffentlichkeit, die wir normalerweise kaum wahrnehmen: Für die bundesdeutschen Importe und Exporte ist der maritime Containertransport von zentraler Bedeutung. So wird ein großer Teil der Waren, die der deutsche Einzelhandel im Weihnachtsgeschäft anbietet, auf riesigen Containerfrachtern in einer wochenlangen Fahrt von Asien durch den Suezkanal und das Mittelmeer nach Deutschland transportiert. Entladen werden diese Frachter zumeist in einem der großen Containerhäfen in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Ins öffentliche Bewusstsein rücken diese maritimen Infrastrukturen aber immer nur, wenn sie gestört werden – sei es durch einen den Suezkanal blockierenden Frachter, sei es durch die von der Pandemie ausgehenden massiven Störungen der Lieferketten. Doch wie haben sich diese Häfen zu den kritischen Infrastrukturen entwickelt, die sie heute sind? Dieser Frage geht Dr. Klaus-Peter Buss vom Soziologischen Forschungsinstitut Göttingen in einem jetzt erschienenen Working Paper nach.

Die Auseinandersetzung um die Beteiligung von COSCO an dem Hamburger Containerterminal bezieht sich vor allem darauf, dass sich die Reederei in Staatsbesitz befindet. „Wenn die Akteure im Hamburger Hafen sich für eine Beteiligung der Reederei aussprechen, haben sie aber das Unternehmen COSCO, eine der weltgrößten Reedereien, im Blick. Mit der Beteiligung soll der Umschlag von Containern, die auf den Schiffen des Unternehmens transportiert werden, an den Hafen gebunden werden. So wie COSCO betreiben auch andere Großreedereien wie die aktuell weltgrößte Reederei MSC aus der Schweiz, Maersk aus Dänemark oder CMA CGM aus Frankreich (die Nummern zwei und drei am Markt) weltweit in Häfen eigene Terminals oder sind daran beteiligt. In Deutschland sind beispielsweise Maersk und MSC an Terminals in Bremerhaven und die deutsche Reederei Hapag Lloyd, nach COSCO fünftgrößte Containerreederei der Welt, an Terminals in Hamburg und Wilhelmshaven beteiligt. Doch das war nicht immer so“, konstatiert der Göttinger Soziologe.

Historisch entstanden sind die Seehäfen als lokale öffentliche Infrastrukturen für die ebenfalls lokal gebundenen Reedereien. „Erst in den 1980er-Jahren wurden die europäischen Transportmärkte dereguliert. Seitdem gewann auch der privatwirtschaftliche Betrieb von

Hafenterminals an Bedeutung“, erläutert Buss. „In den 1990er- und 2000er-Jahren entwickelte sich der besonders kostengünstige Containertransport zu einem wichtigen Treiber der rasch fortschreitenden Globalisierung der Produktion. Eine wichtige Voraussetzung für die sich in dieser Zeit weiter entfaltenden globalen Produktionsnetzwerke sind ebenso globale maritime Transportketten.“

Erst die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2008 und 2009 führte in dieser Entwicklung zu einem ersten Einbruch. Der Boom im Containertransport kam zu einem Halt. Insbesondere die Containerschifffahrt geriet in eine tiefe Krise, und die Konzentrationsprozesse in der Branche beschleunigten sich. „Heute teilen sich nur drei Reederei-Allianzen fast den kompletten Markt, allein die fünf größten Reedereien verfügen über rund zwei Drittel der Marktanteile“, hält Buss fest: „Die Häfen sind davon abhängig, dass sie von diesen immer weniger Reedereien mit ihren Frachtschiffen angelaufen werden. Ein Weg dahin ist der Verkauf von Terminalbeteiligungen. Die Reedereien versuchen hingegen, mit solchen Terminalbeteiligungen ihre Umschlagkosten zu senken. Aufgrund der extrem hohen Gewinne, die die Reedereien in den vergangenen beiden Jahren machen konnten, ist es ihnen möglich, immer umfassendere Teile der Transportkette zu vereinnahmen. Auch wenn eine Minderheitsbeteiligung von COSCO an einem Hamburger Terminal dem chinesischen Staat keine umfassende Kontrolle über diese kritische Infrastruktur geben mag, bleibt das Problem, dass eine Handvoll globaler Reedereikonzerne immer weitere Teile der kritischen maritimen Infrastrukturen beherrscht.“

- **Veröffentlichung:** Buss, Klaus-Peter (2022):  
Infrastrukturen der Globalisierung.  
Entwicklungsprozesse und Akteurskonstellationen in der maritimen Wirtschaft  
SOFI Working Paper 2022-27  
Göttingen: Soziologisches Forschungsinstitut Göttingen (SOFI)

[Link zum Working Paper](#)

[Link zur Projektseite](#)

---

### Weitere Informationen und Kontakt:

Soziologisches Forschungsinstitut Göttingen (SOFI) e.V.  
an der Georg-August-Universität  
Friedländer Weg 31  
37085 Göttingen

#### Wissenschaftlicher Ansprechpartner

Dr. Klaus-Peter Buss  
Telefon +49 551 52205-39  
E-Mail: klaus-peter.buss@sofi.uni-goettingen.de

#### Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Dr. Jennifer Villarama  
Telefon: +49 551 52205-19  
E-Mail: jennifer.villarama@sofi.uni-goettingen.de

[www.sofi.uni-goettingen.de](http://www.sofi.uni-goettingen.de)