

Hörspiel Feature Radiokunst

Das Feature

Ausverkauf der Häfen

Wie China durch Terminal Beteiligungen in Europa profitiert

Autorin: Egon Koch

Regie: Philippe Brühl

Redaktion: Wolfgang Schiller

Produktion: Deutschlandfunk 2022

Erstsendung: Dienstag, 12.04.2022, 19.15 Uhr

Es sprachen: Philipp Schepmann, Claudia Mischke, Hüseyin Michael Cirpici und David Vormweg

Ton und Technik: Oliver Dannert und Thomas Widdig

Urheberrechtlicher Hinweis

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden.

Die Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in §§ 44a bis 63a Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

©  Deutschlandradio

- unkorrigiertes Exemplar -

Atmo 1:	<p>Willkommhöft – Begrüßung COSCO Schiff im Hamburger Hafen (2:40) Durch Lautsprecher: Begrüßungsmelodie. (0:27) <u>Mann</u> (durch Lautsprecher): Willkommen in Hamburg. (...) (0:31) <u>Frau</u> (durch Lautsprecher): (chinesisch) (0:41) <u>Willkommenskapitän Adler</u> (durch Lautsprecher): Wir begrüßen in wenigen Minuten... das chinesische Containerschiff COSCO BELGIUM der Reederei COSCO CONTAINER LINES in Shanghai. Das Schiff hat eine Länge von 365,9 Meter, die Breite 51,2 Meter, Tiefgang Maximal 15,5 Meter. Das Schiff hat Stellplätze für 13386 Standardcontainer (Schiffstyphon, Ferne) der Größe 20 Fuß. Jetzt kommen wir mal zur Reise. Es ging los ... In ... Vietnam, dann direkt in den Suezkanal Durchs Mittelmeer, weiter nach Rotterdam und jetzt nach Hamburg. (1:38) <u>Atmo</u> Terrasse Willkommhöft (Anhang 0:55)</p>
Ansage	<p>Ausverkauf der Häfen Wie China durch Terminal-Beteiligungen in Europa profitiert Ein Feature von Egon Koch</p>
Regie	<i>Atmos miteinander verblenden</i>
Atmo 2	<p>Toller Ort (2:46) (0:04) Rumpeln... (0:55) Warngeräusch Van-Carrier....</p>
Atmo 3	<p>Toller Ort (3:20) Ladegeräusch Containerbrücke (...) (0:15) Bugstrahlruder.... (0:45) <u>Ansage Lautsprecher</u>: „Vorleine. Headline first.“ (1:07) <u>Ansage Lautsprecher</u>: “Headline first.” Motorengeräusche (2:35) Signal Kranbewegung</p>
Regie	Erzähler über Atmo
Erzähler	<p>Die <i>COSCO BELGIUM</i>, ein mit Türmen von Containern beladenes Schiff mit blauem Rumpf, legt gegenüber von Fischauktionshalle und Fischmarkt am Terminal <i>Toller Ort</i> an, dem kleinsten von den drei Container Terminals der <i>Hamburger Hafen und Logistik AG</i>. Ein kleines Auto hält am Pier, zwei Männer steigen aus, machen sich bereit, die Taue vom Schiff um die Poller an der Kaikante zu legen. An der ragen vierzehn blau-rot angestrichene Container-Brücken in den Himmel. Auf der Anlage arbeiten knapp 400 Menschen, auf 90 Prozent der Fläche stapeln sich Container der Reedereien <i>COSCO</i>, <i>Evergreen</i> oder <i>Hanjin</i>. 57 Van-Carrier transportieren die Container vom und zum Schiff.</p>

- Atmo 4** **Toller Ort (2:46):**
Van Carrier... Signale (1:09) Warnsignal aus, Rumpeln (1:23)
Warnsignal Rumpeln (2:35) Warnsignal (fern)
- O-Ton 1** *Hans-Jörg Heims (0:26)*
[00:09:58.04] Jetzt wird ... ein Van-Carrier an die Container Brücke herangefahren, der Container wird jetzt auf einer bestimmten Stelle abgestellt, das sieht der Van-Carrier-Fahrer oben, zwölf Meter höher sitzt er da oben und weiß jetzt genau, (Signal) wo muss der Container abgestellt werden, zeigt ihm eine grüne Lampe dann an.
- Erzähler** Hans-Jörg Heims ist seit fünf Jahren verantwortlich für die Kommunikation der *Hamburger Hafen und Logistik AG*, kurz *HHLA* (ausgesprochen: Hala).
- O-Ton 2** *Hans-Jörg Heims (1:00)*
Oben auf der Brücke, in ca. 47 Metern, sitzt der Brückenfahrer, der jetzt die den Spreader rüber hebt auf den Container. Die sogenannten Katzen, also die vier ... Greifer, werden jetzt den Container gleich anpacken. Das muss natürlich auch genau passieren. Kurz herangefahren und dann einrasten. (...) Es ist ein Container der Firma COSCO, freut uns sehr. (...)
- Erzähler** COSCO ist die Abkürzung für *China Ocean Shipping Company*. In Hamburg werden jährlich rund 2,6 Millionen *TEU* im Chinaverkehr umgeschlagen. *TEU* steht für *Twenty-foot Equivalent Unit*, eine international standardisierte Einheit zur Zählung von Containern verschiedener Größen.
- Atmo 5** **Toller Ort (9:11)**
Ladegeräusch Containerbrücke ... (9:01) Rumpeln...
- Regie** **HafenAtmo leise unter folgenden Takes liegen lassen.**
- O-Ton 3** *Thomas Lütje (0:24)*
COSCO Shipping Lines ist seit knapp 40 Jahren Kunde der HHLA und ist auch seit knapp 40 Jahren Kunde auf dieser Anlage, auf der wir uns jetzt befinden. Weltweit würde ich sagen, ungefähr 35 Prozent der Ladungsmenge in allen großen Häfen haben ihren, ihren Anfangs- und ihren Endort in China, also China überragt tatsächlich den, den Welthandel.

- Erzähler** Thomas Lütje ist Vertriebsleiter der *HHLA* im Segment Container und Mitglied des zwölfköpfigen Aufsichtsrats. Im September 2021 hat er der 35 Prozent Beteiligung von *COSCO Shipping Port Limited* am Terminal *Toller Ort* zugestimmt. Die Genehmigung des Bundeswirtschaftsministeriums steht noch aus.
- O-Ton 4** *Thomas Lütje 0:11)*
Da es sich bei uns um eine „kritische Infrastruktur“ handelt, muss eine Beteiligung eines chinesischen Partners von Berlin genehmigt werden.
- Erzähler** Bei der Präsentation der Wirtschaftszahlen hob Angela Titzrath, Vorsitzende der *HHLA*, im November 2021 die Vorteile der Beteiligung hervor:
- Sprecherin**
- > *Container Terminal Toller Ort* wird zum *Preferred Hub* für China-Verkehre in Europa.
 - > Stärkung des maritimen Standorts Hamburg.
 - > Auslastung und Beschäftigung auf *Container Terminal Toller Ort* werden langfristig gesichert.
- O-Ton 5** *Thomas Lütje (0:31)*
Preferred Hub heißt, dass sich COSCO Lines verpflichtet, seine Dienste hier auf dieser Anlage zu konzentrieren. ... Er hat zwei große Fernost-Dienste und kleinere Feeder und Europa-Dienste hier und COSCO konzentriert seine Ladung dann auf dieser Anlage für den Bereich Süddeutschland und Osteuropa.
- Erzähler** Die *HHLA* bemerkt bereits Monate nach der beschlossenen Beteiligung, dass die chinesische Reederei mehr über den *Terminal Toller Ort* verschifft und dass damit das Terminal selbst höhere Gewinn einfährt.
- O-Ton 6** *Thomas Lütje (0:27)*
Also das Wort Gewinnmaximierung würde mir jetzt nicht einfallen. The name of the Game ist: Wie gut ist eine Anlage ausgelastet. So und damit eben auch Sicherung von ... Jobs. Und wenn Sie hier mal durch die Gänge gehen. Die Mitarbeiter von Toller Ort freuen sich. Seit 38 Jahren haben sie ihn als, als treuen, loyalen Partner. Und jetzt macht COSCO noch einen weiteren Schritt und sagt: Ich will nicht nur dein loyaler Kunde

sein, ich möchte mich bei dir beteiligen. Und das hat uns gerade an dieser Anlage natürlich sehr gefreut.

- Erzähler** Was COSCO selbst sagt, warum es beim Terminal Toller Ort eingestiegen ist, war trotz mehrfacher Nachfragen bei der chinesischen Reederei nicht in Erfahrung zu bringen.
- O-Ton 7** *Thomas Lütje (0:17)*
Für uns, für mich auch persönlich, ich war auch sehr intensiv in diesen Verhandlungen beteiligt, ist es sehr, sehr, sehr wichtig, dass wir unseren chinesischen Partner auch gesellschaftsrechtlich an seinem Lieblingsterminal beteiligen. (3 Sek Atmo Anhang)
- O-Ton 8a** *Norbert Paulsen (0:09)*
Was für Auswirkungen hat das eigentlich im operativen Geschäft? (Anhang 6 Sek Atmo)
- Erzähler** Norbert Paulsen, Betriebsratsvorsitzender und als Arbeitnehmersvertreter auch Mitglied des HHLA Aufsichtsrats, macht sich Sorgen und hat Fragen an Thomas Lütje
- O-Ton 8b** *Norbert Paulsen (0:20)*
Gibt es die Möglichkeit, einen Geschäftsführer dort einzusetzen von COSCO? Gibt es dort nachher auch Entscheidungen, die gegebenenfalls ... nicht einvernehmlich sind, sondern wie sind da die Streit-Mechanismen zwischen den beteiligten Parteien? Und wer setzt sich dann am Ende durch?
- O-Ton 9** *Thomas Lütje (0:21)*
Die operative Führung dieser Anlage liegt bei der HHLA. Er wird einen Sitz im Aufsichtsrat haben und alle große Investitionen und und und, da brauchen wir natürlich das Okay, auch von unserem chinesischen Partner. Aber wir haben die Mehrheit und wir sind hier im Operational Leadership. Wir haben existierende Tarifverträge und die gelten weiter. Punkt.
- Erzähler** Allein in Europa haben COSCO und ihre Schwesterfirma *China Merchant* bereits in 14 Häfen Beteiligungen – von Rotterdam und Antwerpen über Valencia und Marseille, bis nach Genua. Alles Puzzleteile chinesischer Geopolitik. Doris Heinemann-Brooks, ehrenamtliche stellvertretende Vorsitzende von *ver.di* in Hamburg.

O-Ton 14

Doris Heinemann-Brooks (0:30)

(...) COSCO verfolgt ja im Grunde genommen auch diese One-Belt-Strategie, die alte Seidenstraße, und ... wird natürlich über diese Wirtschaftsbeziehungen auch weiteren Einfluss gewinnen können. Und der Einfluss lässt sich ja auch in Südasien schon sehen. Am Beispiel von Sri Lanka, wo COSCO zum Beispiel auch, das Eisenbahnnetz auf der Insel wieder aufbaut und demzufolge eben halt auch ganz klare politische Ansagen macht.

Erzähler

Obwohl die Freie und Hansestadt Hamburg zu 69 Prozent Eigentümerin der *HHLA* ist und zwei von zwölf Sitzen im Aufsichtsrat hat, ist vom Wirtschaftssenator keine Stellungnahme zu der chinesischen Beteiligung zu bekommen. Aus seiner Presseabteilung heißt es lediglich, das sei eine unternehmerische Entscheidung. Gleiches hat der Erste Hamburger Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) im September 2021 gegenüber der Nachrichtenagentur *dpa* geäußert:

Sprecher 1

Was unternehmerisch sinnvoll ist, muss auch praktisch möglich sein und gemacht werden.

Erzähler

Somit business as usual? Weit gefehlt. COSCO ist nicht einfach eine große Reederei, die *China Ocean Shipping Company* ist die chinesische Staatsreederei.

O-Ton 16

Doris Heinemann-Brooks (0:51)

In 2015 ist Angela Merkel in ihrer Rolle als Bundeskanzlerin in China zu Gast gewesen. Und dort hat es Gespräche gegeben. Gespräche, die in Bezug auf das Projekt der Neuen Seidenstraße gelaufen sind. Und unter anderem wurde eben 2015, das war halt auch die die Hochzeit der Austeritätspolitik in Europa, gab es Vereinbarungen. Zu den Vereinbarungen gehörte die Öffnung für COSCO, für China einiger europäischer Häfen dazu gehörte Piräus. Dazu gehörten aber auch drei deutsche Häfen: Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg. Ich denke, dass ... die Entscheidung, COSCO mit 35 Prozent am Terminal Toller Ort zu beteiligen, auch auf diese Vereinbarung zurückzuführen sind.

Musikakzent

- Atmo 6** **Fahrgeräusch Metro (4:05)**
Fahrtrumpeln ... (2:00) Bremsquietschen (2:48) Signal, Ansage:
....“(griechisch) Piräus, Terminal Station“ (3:37) Öffnen Tür...
Atmo Bahnsteig
- Regie** **Beide Atmos miteinander verblenden.**
- Atmo 7** **Piräus Pier Fährhafen (6:00)**
Stimmen ... (0:50) Warnsignal, Motor, rumpeln Auffahrt ...
Stimmen.... (3:05) Motor, heftiges Rumpeln bei Einfahrt Fähre
.... (3:28) Warnsignal, Motor.... (4:28) Rumpeln bei Einfahrt
Fähre, Stimmen, Warnsignal leiser... Stimmen...
- Regie** **Atmo Hafen unter folgenden Takes leicht hörbar lassen.**
- Erzähler** Im Fährhafen von Piräus fahren Lastwagen Waren für Naxos und andere griechische Inseln in den Bauch der blau-weißen *Blue Star*. Einige Piers weiter thront das zweistöckige weiße Gebäude der Hafenbehörde auf dem Kreuzfahrtterminal A. In den in kleinen Quadraten gefassten Fensterflächen spiegeln sich blaues Wasser und das gegenüber am Kai befestigte Kreuzfahrtschiff *Aegean Odyssey*. Am Eingang steht die Bronzestatue des Blitze schleudernden Zeus. *Piräus Port Authority*, steht über der gläsernen Eingangstür in lateinischer, griechischer und chinesischer Schrift. Daneben prangt das Firmenzeichen von *COSCO Shipping*, der Schriftzug ist in zwei übereinander lappenden Erdkugeln gefasst.
- Die Soziologin Anastasia Frantzeskaki arbeitet seit 1987 für die *Piraeus Port Authority* und ist im Vorstand der *Gewerkschaft der Angestellten der Hafenbehörde*
- O-Ton 17** *Anastasia Frantzeskaki (0:43)*
In 2016 the majority of the shares of Piraeus Port Authority, was, uh, obtained by COSCO Shipping. So that's why you have both typrits in the forefront of the building. We have a unique case of privatization. (20 Sek Atmo Anhang)
- Sprecherin** 2016 hat *COSCO Shipping* die Mehrheit der Aktien der *Piraeus Port Authority* erworben. Aus diesem Grund befinden sich die Embleme beider Unternehmen an der Fassade. Ein einzigartiger Fall von Privatisierung.

Erzähler Bereits 2008 hat COSCO, im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen Griechenland und China, einen Pachtvertrag über 35 Jahre für die Piers II und III in Piräus abgeschlossen. Die Konzessionsgebühr betrug laut eigenen Angaben 50 Millionen Euro - plus einer jährlichen Gebühr, die jedes Jahr entsprechend den Einnahmen steigt. Allein für das Jahr 2020 waren das 66,5 Millionen Euro. Über die Konzessionsdauer von 35 Jahren rechnet man mit einer nominalen Gesamtsumme von 4,3 Milliarden Euro. Hierfür wird jedoch ein Abzinsungssatz von 9 % angesetzt, wodurch die von COSCO zu zahlende Gesamtsumme wahrscheinlich deutlich niedriger sein wird. Zusätzlich wurden nach Angaben der Reederei mehr als 600 Millionen Euro in die beiden Piers investiert.

O-Ton 21 *Anastasia Frantzeskaki (0:39)*
Piraeus Port, it's not one port. It is five different ports under the title Piraeus Port Authority. It is the container terminal. It is the car terminal, the Ship Repair Zone, the cruise terminal and to the coastal shipping terminal. So each one of these ports, it is quite advanced in its nature and quite expanded. So there are five huge terminals. And so, however, they decided to give the whole port to COSCO Shipping.

Sprecherin Beim Hafen von Piräus handelt es sich um fünf verschiedene Häfen mit dem Namen *Piraeus Port Authority*. Es sind der Container- und der Autoterminal, die Schiffsreparaturzone, das Kreuzfahrt- und das Küstenschiffahrtsterminal. Jeder dieser Häfen ist auf seine Art fortschrittlich. Trotzdem haben sie beschlossen, *COSCO Shipping* den ganzen Hafen zu geben.

Erzähler 2016 überließ Griechenland für 280,5 Millionen Euro COSCO 51 Prozent der Anteile des restlichen Hafens. Das hoch verschuldetet Land war dazu genötigt, sonst wären Hilfgelder des Internationalen Währungsfonds nicht geflossen.

O-Ton 20 *Doris Heinemann-Brooks*
[00:11:25.24] Die Troika, insbesondere auch der damalige deutsche Finanzminister, haben Wert daraufgelegt, dass diese

Verträge ohne Wenn und Aber geschlossen werden. Und sie wurden geschlossen.

Erzähler Die *Troika* - also EU-Kommission, Europäische Zentralbank und Internationaler Währungsfond. Doris Heinemann-Brooks kennt Anastasia Frantzeskaki schon länger. Sie ist oft in Griechenland, ihr ist es wichtig, sich europaweit mit Gewerkschaftern zu vernetzen.

Atmo 8 **Pier Piräus (10:20)**
Fern Kontrollgeräusch.... (1:40) Rumpeln Container (fern, leise) (3:30) Rumpeln Container (fern, leise, etwas präserter als vorhin) ... (5:20) Kontrollgeräusch (7:10) Rumpeln Container (fern, leise) dazu Motorengeräusch... (7:30) Rumpeln Container..... Motor des Vancarriers Quietschen... (8:40) Rumpeln Container..... Motor des Vancarriers Quietschen....

Erzähler Giorgos Gogos, Generalsekretär der *Hafenarbeitergewerkschaft*, kommt von der gegenüberliegenden Seite des Fährhafens in das Büro der *Piräus Port Authority* und präzisiert die außergewöhnliche Rolle der *Piräus Port Authority*, abgekürzt *PPA*. Die so genannte Hafenbehörde sei keine Behörde mehr. Seit sie im Besitz von COSCO sei, habe sie keine Verwaltungsfunktion, sondern agiere unternehmerisch.

O-Ton 22 *Giorgos Gogos (0:54)*
Actually Piraeus Port in general, either we're talking about PCT or PPA. Uh, they both belong to COSCO Group. PCT, Piraeus Container Terminal is 100 percent subsidiary company of COSCO and PPA is up to 67 percent owned bey COSCO. Port Authority in Germany is a public authority. In the case of ... Piraeus Port Authority, that was considered public port, has passed to COSCO. So COSCO is now the manager of Piraeus Port Authority. It's not an authority. It's a company. (13 Sek Atmo Anhang)

- Sprecher 1** Beim Hafen von Piräus sprechen wir entweder vom *PCT* oder *PPA*. Beide gehören zur *COSCO*-Gruppe. Der *PCT*, *Piraeus Container Terminal*, ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft. Die *Port Authority* ist in Deutschland eine öffentliche Behörde. Die *Piraeus Port Authority*, die das auch mal war, ist an *COSCO* übergegangen. *COSCO* ist also jetzt der Manager der *Piraeus Port Authority*. Es handelt sich um keine Behörde. Es ist ein Unternehmen.
- Erzähler** Im September 2021 übernahm *COSCO*, wie 5 Jahre vorher vertraglich vereinbart, für 88 Millionen Euro weitere 16 Prozent der Anteile, und hält somit auch 67 Prozent der *Piraeus Port Authority*.
- O-Ton 23b:** *Doris Heinemann-Brooks00:36:35.25] Allerdings gab es Auflagen, und zwar sehr starke Umweltauflagen und Auflagen, auch um Investitionen zu tätigen. Diesen Auflagen ist COSCO nicht nachgekommen oder nur in einem sehr geringen Umfang. Nichtsdestotrotz hat es ohne Schwierigkeiten die Zeichnung der weiteren 16 Prozent gegeben.*
- Erzähler:** Der Vertrag sah vor, dass *COSCO* die weiteren Anteile nur erhält, wenn das Unternehmen in einem Zeitraum von 10 Jahren elf obligatorische Investitionen über 350 Millionen Euro tätigt und unter anderem einen Kreuzfahrtterminal baut. Damit begann die Staatsreederei erst im Frühjahr 2021. Bei der nötigen Hafenvertiefung wurden laut der Umweltbeobachtungsstelle des Hafens von Piräus Hunderttausende Tonnen kontaminierten Schlammes von *COSCO* in die nahe gelegenen Fischgründe verklappt - mit Genehmigung des griechischen Umweltministeriums. Das wird seit 2019 von der konservativen und wirtschaftsfreundlichen Partei *NEA DEMOKRATIA* geführt. *Doris Heinemann-Brooks* vermutet, dass China Druck auf Griechenland ausgeübt hat.
- O-Ton 23a** *Doris Heinemann-Brooks [00:13:20.02] Es ist ... so, dass keine Entscheidung vor Ort getroffen wird, alle wesentlichen Entscheidungen werden immer*

mit Peking zurück gekoppelt, mit, mit dem Hauptquartier von COSCO. Im Grunde genommen also auch mit, mit der chinesischen Regierung. Alleinige Entscheidungen werden nicht getroffen.

Erzähler: Eine Stellungnahme zur Umsetzung der Investitionsvorgaben war trotz mehrfacher Anfragen von COSCO in Piräus nicht zu erhalten.
 „Kopf des Drachen“ hat der chinesischen Präsidenten Xi Jinping den Hafen von Piräus bezeichnet und damit seine Bedeutung für China herausgestellt - er bildet in Europa den Anfang der maritimen Seidenstraße. Nektarios Demenopolous, stellvertretende Leiter der Abteilung *Öffentlichkeit und Investor Relations der Piräus Port Authority*, erklärt die Funktion des Hafens als Drehscheibe beim Warentransport von und nach China.

O-Ton 25 *Nektarios Demenopolous (0:42)*
[We take advantage of the strategic geographical position of the Port of Piraeus, which is the first European large port after the crossing of Suez channel and the huge vessels, the mother vessels, container vessels using the route from Asia to Europe and vice versa. Call at the Port of Piraeus using this as a major hub, leaving here the cargo and then feed their vessels. Take the cargo in these ... redirected to many other ports of the Mediterranean and Black Sea.

Sprecher 2 Wir nutzen die strategische geografische Lage des Hafens von Piräus. Er ist der erste große europäische Hafen nach der Durchquerung des Suezkanals, den die riesigen Containerschiffe auf der Route von Asien nach Europa und umgekehrt befahren. Sie nutzen den Hafen von Piräus als wichtige Drehscheibe. Sie lassen hier Ladung zurück, die kleinere Schiffe zu vielen anderen Häfen des Mittelmeers und des Schwarzen Meeres transportieren.

Erzähler Piräus sei in erster Linie die Drehscheibe für die sogenannte Transshipment-Beladung.

O-Ton 26

Nektarios Demenopolous (0:40)

[] During the past years under the COSCO SHIPPING GROUP Management, the necessary investments alongside a great number of projects have been implemented based on a comprehensive plan and a holistic strategy approach aiming at a complete port upgrade and modernization. In just a few years, the Port has become the leading port in the Mediterranean in terms of container transport. The container port ranking had been improved to 26th in 2020 from 93rd in 2010. (...)

Sprecher 2

In den vergangenen Jahren wurde unter Leitung der COSCO SHIPPING GROUP umfassend investiert und viele weitere Projekte durchgeführt mit dem Ziel, den Hafen vollständig zu modernisieren und aufzuwerten. In nur wenigen Jahren hat sich Piräus zum führenden Containerhafen im Mittelmeerraum entwickelt. In der Rangliste der Containerhäfen verbesserte er sich weltweit von Platz 93 im Jahr 2010 auf Platz 26 im Jahr 2020.

Erzähler

2010 betrug der Containerumschlag in Piräus 880.000 TEU. 2020 waren es trotz COVID-19 bereits 5,43 Millionen. Damit liegt der Hafen im europäischen Vergleich heute an vierter Stelle. Einen Platz hinter Hamburg, dort wurden im Jahr 2020 8,5 Millionen TEU umgeschlagen. Die Zahlen sprechen für COSCO. Aber Zahlen sind nicht alles. Die Griechen bekämen im Verhältnis wenig vom Gewinn ab, sagt Anastasia Franzeskaki:

O-Ton 27

Anastasia Frantzeskaki (1:18)

Piraeus Port Authority, they use a lot of, uh, machinery. In the past the when we, we have to get new cranes for the container terminals. ... we make an agreement with, um, uh, Scandinavian agent and we ask them to, to sell the knowhow and to cooperate with uh, uh, an agent in, uh, in Greece. So like Greece, they bring the knowhow in Greece and we create jobs in Greece. That was the rule. Now when we want to take new machinery, we don't follow this process. We buy everything from China. So with the money and the wealth that was created in Piraeus Port we support the development of, uh, experience and knowhow and everything in China. And we create new markets on on, on everything you can imagine about the Chinese products, no matter if they are efficient, good, bad or anything. (10 Sek Atmo)

Sprecherin In der Vergangenheit, wenn wir als Hafenbehörde von Piräus neue Kräne für die Containerterminals anschaffen mussten, haben wir eine Vereinbarung mit einem skandinavischen Agenten getroffen, der das Know-how verkauft und mit einem griechischen Agenten zusammengearbeitet hat. So brachten wir Know-how nach Griechenland und schafften Arbeitsplätze. Das war die Regel. Wenn wir jetzt neue Maschinen anschaffen wollen, kaufen wir alles von China. Mit dem Geld und dem Reichtum, der im Hafen von Piräus geschaffen wurde, unterstützen wir die Entwicklung und das Know-how in China. Und wir schaffen hier neue Märkte für alle nur vorstellbaren chinesischen Produkte, ganz gleich, ob sie effizient, gut, schlecht oder sonst wie sind.

O-Ton 28 *Nektarios Demenopolous (0:48)*
We believe that the positive impact that the local economy is translated to into specific numbers. Um, since the early days of the new container terminal have been created in total more than 3000 direct jobs, working positions. Uh, while it is estimated an additional three times bigger number uh of indirect jobs because the port operations generate many indirect, uh, working positions, uh, these are all job opportunities addressing to the local ... communities.

Sprecher 2 Wir glauben, dass sich die positiven Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft in konkreten Zahlen niederschlagen. Seit den ersten Tagen des neuen Containerterminals wurden insgesamt mehr als 3000 direkte Arbeitsplätze geschaffen. Es wird geschätzt, dass die Zahl der indirekten Arbeitsplätze noch einmal dreimal so hoch ist, die der Hafenbetrieb in den Gemeinden vor Ort schafft.

Erzähler Wie für die Arbeitgeberseite üblich argumentiert auch Nektarios Demenopolous mit der Schaffung von Arbeitsplätzen und Steuerabgaben an den Staat.

Musikakzent

Atmo 9	Zugangsstraße zu Terminal PCT (2:45) ... (0:05) Autohupe.... Vorbeifahrt LKWs und Motorräder, Mopeds, mit Klappern....
<u>Regie</u>	Atmo unter folgende Takes legen.
Erzähler	Um zu erfahren, ob COSCO tatsächlich auch für die Hafentarbeiter eine Erfolgsgeschichte ist, führt der Weg in den westlichen Vorort von Piräus, nach Perama. Eine halbe Stunde Busfahrt vom Fährhafen entfernt schieben sich die Piers von COSCO gleich dicken Fingern ins Meer. Vom hohen Ufer am Hang der Hügelkette überblickt man in Richtung Süden das Hafengelände: Autotransporter, Containerschiffe liegen an den Kais. Neben ihnen richten sich blaue Containerbrücken mit der Aufschrift <i>PCT</i> und <i>COSCO</i> auf. Van-Carrier kurven zwischen Reihen von aufgetürmten bunten Containern der Reedereien <i>Evergreen</i> ; <i>Hapag Lloyd</i> , <i>COSCO</i> und <i>Maersk</i> umher. Auf der langen Zufahrtsstraße fahren nachmittags Hafentarbeiter in ihren orangefarbenen Warnwesten auf Motorrollern, Motorrädern und Autos zum Hafentor. Etwa 2300 Arbeiter sollen auf Pier II und III beschäftigt sein. Genaue Zahlen kennen auch die Gewerkschafter nicht, da <i>COSCO</i> mit dem chinesischen Subunternehmer <i>D-Port</i> und Leiharbeiterfirmen agiert. Eine gängige Praxis in allen Häfen Europas.
O-Ton 31	<i>Yannis (0:38)</i> <i>For Greece, truly, for the work we do, we are not paying very good. But I think ... COSCO is paying good enough, but the others who worked for co-workers. We're not paid from COSCO. We paid from D-port. (...)</i>
Atmo 10	Zugangsstraße zu Terminal PCT (6:05) Straßenverkehr, Rumpeln.... (1:25) Warnsignal Vancarrier (leise), rumpeln...(2:30) Vorüberfahrt LKW....
<u>Regie</u>	Atmo im Yannis-Teil unterlegen

- Erzähler** Gegen 15 Uhr kommt Yannis von der Acht-Stunden-Schicht zu seinem vor dem Hafentor abgestellten Motorrad zurück. Der Kranführer hat einen dunklen Dreitagebart und trägt eine orangefarbene Jacke. Seine Augen wirken müde. Die kommenden drei Tage kann er sich erholen, sagt er, er hat frei.
- O-Ton 32** *Yannis (0:40)*
Here, you work, uh, your shift. Uh, uh, eight hours. Almost eight hours because you need fifteen minutes to go to your, uh, crane and fifteen minutes to get off. So it's 30 minutes off it's, uh, seven hours and 30 minutes actual work. I think it's good, because if you work ... 22 days, you are paid 1248 Euros.
- Erzähler** Bei 22 Tagen Arbeit im Monat bekommt Yannis 1248 Euro Lohn. In Hamburg verdient ein Hafenarbeiter um die 3000 Euro. So viel bekamen auch die griechischen noch vor Ausbruch der Finanzkrise. Yannis hat keine Familie, er lebt allein, kommt mit dem Lohn gerade mal so über die Runden. Für Gewerkschafter Giorgos Gogos sind die Arbeitsbedingungen auf dem Container Terminal eine Ursache für COSCOS wirtschaftlichen Erfolg.
- O-Ton 33** *Giorgos Gogos (0:41)*
Because of the lower salaries that COSCO is paying to the workers, they are competing in one way, to my opinion, unfair with the other terminals in Europe. This is why ride decline five seven years Piräus Port Authority was increasing in the list of container terminal in Europe from a position of 10, 15 reached the position four in Europe. (10 Sek Atmo Anhang)
- Sprecher 1** Wegen der niedrigeren Löhne, die COSCO den Arbeitern zahlt, konkurrieren sie auf unfaire Weise mit den anderen Terminals in Europa. Das ist der Grund, warum *Piräus Port Authority* in den letzten sieben Jahren in der Liste der Containerterminals in Europa von Position 10, 15 auf Position Vier in Europa aufgestiegen ist.

Erzähler Anastasia Frantzeskaki sieht Griechenland in der Mitverantwortung für die schlechte Bezahlung. Im Februar 2017 verabschiedete noch die SYRIZA-Regierung unter Ministerpräsident Alexis Tsipras ein Gesetz, das Beschäftigte privatisierter Häfen vom Nationalen Hafentarifregister ausnimmt.

O-Ton 34 *Anastasia Frantzeskaki (0:54)*
So they use privatization process as a way to deal with the unions. So what they have done is that they, although they gave the port, they gave the port without the dockworkers, without the workers in the port. So COSCO has the ability to start from, from zero and to to create a new a new reality over there in terms of labour relation.
This was not the Chinese idea. It was a Greek government's idea. It was a Greek government's choice. It was a political choice. They want to destabilize the labour market in the port.

Sprecherin Sie haben den Privatisierungsprozess genutzt, um die Gewerkschaften zu schwächen. Sie haben den Hafen ohne verbindliche Tarifverträge für die Hafentarbeiter weggegeben. COSCO hatte also die Möglichkeit, bei Null anzufangen und eine neue Realität bei den Arbeitsverhältnissen zu schaffen. Das war nicht die Idee der Chinesen. Es war die Idee, die Entscheidung der griechischen Regierung. Es war eine politische Entscheidung. Sie wollten den Arbeitsmarkt im Hafen destabilisieren.

O-Ton 35 *Yannis am PCT (0:54)*
Y. Wait a minute they call me for the job. (Yeah, sure.)
No, it's from tomorrow, for tomorrow. Because tomorrow I have a day off, and they call me too, if I can be here.
[0:15] (telefoniert, griechisch) Yannis.... Nikos....

Erzähler Das Smartphone von Yannis ertönt. Eine Dame vom D-Port Personalbüro fragt an, ob er morgen arbeiten könne. Er sagt „Ja“ und meint auf Nachfrage, er hätte auch „Nein“ sagen können.

Regie *Erzähler über O-Ton*

O-Ton 36 *Yannis und Autor am PCT (0:37)*
Y.: It's ok, I work tomorrow.
K.: She asked you to come tomorrow. But normally you have a day off.
Y.: Yes, yes, I have the day off. So they ask me if I want to work tomorrow. ...
K.: Is it better paid then?
Y.: Not the same. ... For me, it's the same. I don't know for the companies, it's a different amount of money.
K.: ... Does it occur often that they call you when you are day off or so?
Y.: No, no. If I don't want to work, I said, no, I don't want to work then it is okay.
K.: Okay, so you're not obliged to do that?
Y.: No, no, no. They don't force us. They don't force us

Atmo 11 **Kransignal (2:30)**

Regie ***Atmo unter folgende Takes legen.***

Erzähler Gewerkschafter Giorgos Gogos kennt die Gewohnheiten von *D-Port*.

O-Ton 37 *Giorgos Gogos (0:46)*
Legally, we have the right to say no to work in a day off or to say no to overtime. .In PCT Terminal actually, they blackmailing people to agree with something that actually they had to say voluntarily say yes or no. (20 Sek Anhang)

Sprecher 1 Wir haben das Recht, an einem eigentlich freien Tag nicht zu arbeiten oder Überstunden abzulehnen. Im *PCT-Terminal* werden die Leute erpresst, etwas zuzustimmen, wozu sie Ja oder Nein sagen könnten.

Erzähler Schichten von Hafenarbeitern könnten auf dem *PCT Terminal* bis zu zwölf Stunden dauern. Ruhezeiten würden teilweise auf vier Stunden verkürzt, bis zur nächsten zwölf Stunden-Schicht. Mit diesen Arbeitsbedingungen höhle COSCO nicht nur die Rechte von Hafenarbeitern in einem europäischen Hafen aus, sie seien lebensgefährlich. Am 25. Oktober 2021 wurde ein 45-jähriger Leiharbeitnehmer auf Pier II von einem Kran getötet.

O-Ton 38 *Yannis und Autor am PCT (1:03)*

K.: *There was an accident. You have known the man...*

Y.: *Yes, it was my friend.*

K. *He was your friend. Yes. Oh, that's sad.*

Y.: *It's sad because I heard that I heard that someone died, but I don't know the name. The name rings a bell to my mind. But when I see the picture, I see it's a friend of mine.*

K.: *What's his name?*

[Y. *Uh, Demetrios.*

K.: *Demetrius. So what? What happened?*

Y. *Uh, what happened? Um, He stepped on the rails and uh, to fix that, she stuff in front of the crane and, um, the crane. Uh, finish the job on the ship and goes off. Um uh, he has his feet, uh, on the on the rails. And then the crane starts to move and nobody saw him and he's run through by the crane, half, him. But he didn't survive.*

O-Ton 39

Anastasia Frantzeskaki (0:30)

We were saying both us and our colleagues in PCT, we because, we know the work in the port, we say that it was an accident, that, uh, it was there and was waiting to happen. And the final issue is that they didn't have, uh, ...a committee for health and safety in the area, so the health and safety measures in the area were quite poor.(6 Sek Atmo Anhang)

Sprecherin

Wir als auch unsere Kollegen vom PCT haben einhellig gesagt, dass ein solcher Unfall absehbar war. Sie hatten auf dem Terminal keinen Ausschuss für Gesundheit und Sicherheit, die Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen waren schlecht.

Erzähler

Die Gewerkschaft der Beschäftigten im Containertransport in Piräus, kurz ENEDEP, organisiert einen Tag nach dem Unfall einen Streik.

O-Ton 40

Anastasia Frantzeskaki (0:55)

From the very first day they asked for, uh, uh, a couple of things. Uh, to raise the number, ... of the dockworkers in the in the gang from four to six. (...)

After seven days, they have the first ... signs that they, ... reach some kind of agreement. Then two days later, they say, OK, we accept to rise the number from four to five and to establish a health-safety committee with your presence there and, uh, they say they will stop this, ... this shifts from, uh, not from the night shift to the noon safety. They were going to seriously eliminate them. They haven't done this yet. (5 Sek Atmo)

Sprecherin

Vom ersten Tag an haben sie ein paar Dinge gefordert. Die Anzahl der Hafenarbeiter in der Gruppe sollte von Vier auf Sechs erhöht werden.

Nach sieben Tagen gab es die ersten Anzeichen dafür, dass sie eine Einigung erzielen. Zwei Tage später, sagte COSCO, o.k., wir akzeptieren, die Zahl von Vier auf Fünf zu erhöhen und einen Ausschuss für Gesundheit und Sicherheit auf dem Terminal zu gründen, und sie sagten, sie werden diese Schichten nicht mehr von der Nachtschicht auf die Mittagsschicht verschieben. Sie hatten vor, das ernsthaft zu beseitigen. Das haben sie aber noch nicht getan.

O-Ton 41

Yannis und Autor am PCT (...)

K. Are you in the union? Are you?

Y.: No, no, no, no. We have two unions. The one with 475 people and one with one thousand and one hundred and one people.

K.: And what you are in in what union?

Y.: I am on the second union. Um, it's uh, for um, it uh uh, created on, uh, 2018 to stop the strikes and, uh, to have better conditions and work. Because with the strikes, everyone lost. Even the company... so with good conversation, and um, you know, uh, we win something, lose something and balance the loss, maybe find a solution.

Atmo 13

Zugangsstraße zu Terminal PCT (3:40)

Warngeräusch Vancarrier, Kran (fern) Vorbeifahrt Moped.... LKWs.... (1:50) LKW, Warngeräusch (fern) (2:55) LKW, Warngeräusch

Regie

Erzähler und O-Ton über Atmo legen.

Erzähler

Yannis ist in der anderen Gewerkschaft – derjenigen, die COSCO 2018 selbst gegründet hat. Nein, er will nicht streiken, das bringe keinem was, meint er, weder dem Arbeitgeber noch den Arbeitern, er möchte Lösungen finden. Weil seine Gewerkschaft die meisten Mitglieder hat, darf nur sie an den Verhandlungstisch. Angst vor Arbeitslosigkeit sei der Grund für die Hafenarbeiter, sagt Giorgos Gogos, einer solchen Schein-Gewerkschaft beizutreten. Lieber eine schlechtbezahlte Arbeit mit kaum Rechten als keine – bei 16 Prozent Arbeitslosigkeit.

- O-Ton 42** *Giorgos Gogos (0:07)*
Employers know that they have a huge pool of unemployed people that they are eager to find a new job.
- Atmo 14** **Streik (Internet, Video auf Facebook-Seite ENEDEP vom 4.November 2021, (3:47 bis 4:38)**
(((Parolen. Inhalt in etwa: "Arbeitgeberverbrechen" werden verurteilt, über das die Arbeiter schon gewarnt hatten. Man werde den Kampf weiterführen und die Gewerkschaft (ENEDEP) noch mehr stärken, so dass sie jeden Arbeiter in Piräus stützen könne. Ihre Stimme müsse laut werden, Verantwortliche in Rechenschaft gezogen werden. Jetzt müssen alle notwendigen Schutzmaßnahmen getroffen werden.)))
- Regie** *Atmo 14 muss aus dem Internet kopiert werden.*
<https://www.facebook.com/enedep/videos/604559400970011/>
O-Ton versetzt über Atmo legen.
- Atmo 15** **Abfahrt Yannis mit Motorrad (2:13)**
[] Yannis ruft laut etwas auf Griechisch (zu einer Frau)
[0:10] Y.; Good girl.
[0:12] Atmo: starten Motorrad Standgeräusch... Gibt Gas, fährt weg....
- Regie** *Erzähler nach Starten Motorrad auf die Atmo legen.*
- Erzähler** Die unabhängige Gewerkschaft *ENEDEP* droht weiter mit Streiks und erkämpft sich so einen Platz am Verhandlungstisch mit *COSCO*. Dort will sie die restlichen Forderungen durchsetzen: Neue Arbeitsverträge, Gehaltserhöhungen und Umwandlung von Arbeitsverträgen in Vollzeitverträge mit unbefristeter Dauer. *COSCO* lässt sich nicht darauf ein.
- Musikakzent**
- Atmo 16a** **Ankunft Triest (auf: Zug Triest Ankunft)**
Fahrgeräusch.... (1:33) Signal, Ansage Frau (italienisch): Trieste centrale... Terminale (1:43) Frau: We are now arriving ... In Trieste Centrale.... Finale destiny of this Journey. Thank you for travelling with Trainitalia. (2:05)
Fahrgeräusch....(4:16) Klappern....(5:05) Klappern.... Rollkoffer, Stimme, Schritte...(6:35) Ende
- Regie** *Beide Atmos miteinander verblenden.*
- Atmo 16b** **Hafen Triest (3.40)**
(0:10) Hydraulik LKW, Möwe, Standgeräusch LKW...Möwe
(0:57) Starten Motor LKW, Beschleunigung, Vorbeifahrt...

**Hydraulik Bremse..... Langsame Vorüberfahrt zweier LKWs....
Standgeräusch ... Standgeräusch LKW....**

Regie

Folgende Takes über Atmo legen

Erzähler

Langsam rollen Lastwagen durch das Hafentor von Triest und fahren auf das am Kai befestigte Roll-on-Roll-off-Schiff mit Heimathafen Istanbul. Unweit vom Terminal steht das alte Hafengebäude. Mit jeweils einem steinernen Löwen an beiden oberen Enden der wehrhaften Fassade und dem Turm in der Mitte vermittelt es den Eindruck einer Burg.

O-Ton 43a

Zeno D'Agostino

There is an agreement between Italy and China. In this agreement we give you information if you want to invest. (3 Sek Atmo)

Erzähler

Nachdem Zeno D'Agostino, Präsident der Triester Hafenbehörde, im Jahr 2019 ein Kooperationsabkommen mit dem chinesischen Unternehmen *China Communications Construction Company (CCCC)* unterzeichnet hatte, schlugen die Wellen hoch. In der Furcht, er könnte den Triester Hafen - wie die Griechen Piräus - an Chinesen verkaufen, wurde der US-amerikanische Botschafter in Italien bei d'Agostino vorstellig.

O-Ton 43b

Zeno D'Agostino (0:39)

It was important to sign this agreement, because it is also important to, to, to show that you are important. ... he ambassador of the United States came here in Trieste, then he asked me, which was a result of a Chinese agreement? I say, one result is very concrete. And what is it? But you are here today. You, you, you are never been Trieste if I didn't sign the agreement with the Chinese. So you know, this is now Trieste is in ...the map of the world, and this is also due to what we have done with China.

- Sprecher 2** Es war wichtig, dieses Abkommen zu unterzeichnen, weil es wichtig ist, zu zeigen, dass man wichtig ist. Als der Botschafter der Vereinigten Staaten hier in Triest war, hat er mich gefragt, was das Ergebnis des chinesischen Abkommens sei? Ich sagte, ein Ergebnis ist sehr konkret. - Und was ist es? – Na, dass sie persönlich heute hier sind. Sie wären nie in Triest erschienen, wenn ich das Abkommen mit den Chinesen nicht unterzeichnet hätte. Auch deshalb ist Triest jetzt auf der Weltkarte.
- O-Ton 44** *Sandi Volk (0:08)*
We expect the Chinese. But we don't see no Chinese Investment in Trieste port.
- Erzähler** Sandi Volk, Historiker und Sekretär der Hafenarbeitergewerkschaft *CLPT* in Triest, erwartete chinesische Investitionen, aber nichts dergleichen geschah.
- O-Ton 45** *Sandi Volk (0:37)*
The Chinese, it doesn't arrive. Instead came HHLA uh, that are investing many Euros. But uh, we don't understand, uh, quite. Uh, what, what are the poor purposes and what are they doing in this moment, because they have a very big part of the Trieste port, but ... very few ships arriving and so on.
- Sprecher 1** Die Chinesen kamen nicht. Stattdessen kam die *Hamburger Hafengesellschaft* und die investiert viele Euro. Aber wir verstehen ihre Ziele und was sie im Moment machen nicht ganz. Sie haben einen sehr großen Teil des Hafens von Triest, aber es kommen sehr wenige Schiffe an.
- Atmo 17** **HHLA Terminal Triest (2:28)**
Standgeräusch LKW ... (0:53) Mann: You have to go to office?! Autor: Yes.(0:57) Abfahrt LKW.... (1:10) Mann: The office is that blue buildings. Autor: Yes. Mann: Come. You have to got this way. On your right. And on your right. It's simple. ... Schritte
- Regie** *Erzähler versetzt über Atmo legen.*

- Erzähler** Die *Hamburger Hafen und Logistik AG* beteiligt sich seit September 2020 mit 50,01 Prozent am Multifunktions-Terminal „Piattaforma Logistica Trieste“, kurz *PLT* genannt. Westlich der Stadt hat die *HHLA* auf dem Pier ihre Büros provisorisch in blauen Containern untergebracht. Auf der neu erbauten Fläche des insgesamt 27 Hektar großen Terminals, das sind rund 37 Fußballfelder, stehen Trailer mit verschiedensten Farben und Aufschriften, warten Holzstapel und Aluminiumblöcke auf die Verladung. Am Kai liegt die *Ulusoy 5*, ein türkisches Roll-on-Roll-off-Schiff. Der blaue Rumpf ist 165 Meter lang und 23 Meter breit.
- O-Ton 46** *Pascal Brockmann (im Auto, mit Maske)*
[Zuschlagen Autotür] (...) Am 20. März, hatten wir das erste Schiff, haben mittlerweile fünf bis sechs RoRo-Abfahrten in der Woche. Das sind also RoRo-Trailer, also eben nicht Container, sondern LKW-Auflieger, die in der Masse im Short-sea-Verkehr fahren. Das heißt, das Meiste, das wir hier abfertigen, ist Ware, die in die Türkei geht. (...)
- Atmo 18** **Innenraum fahrendes Auto (auf Brockmann 1)**
- Erzähler** Pascal Brockmann ist bei der *HHLA* verantwortlich für den Betrieb der internationalen Terminals der *HHLA*. Seit Jahresbeginn 2021 baut er den Terminal *PLT* in Triest mit auf.
- O-Ton 47** *Pascal Brockmann (im Auto, mit Maske) (0:21)*
Wir sind jetzt dabei eben Stück für Stück hier das Geschäft aufzubauen, haben mittlerweile 76 Mitarbeiter. Davon haben wir 20 übernommen aus dem bestehenden Holz- und Paletten-Geschäft und haben (...) mittlerweile über 50 Arbeitsplätze geschaffen in den letzten Monaten und sind jetzt auch dabei schon den weiteren Ausbau voranzutreiben.
- Atmo 19** **Triest Hafen (1:45)**
(0:37)Hupe LKW.... (1:00) LKW Schritte.... LKW, fern....
- Regie** ***Atmo unter folgende Takes legen.***
- O-Ton 48** *Sandi Volk (0:32)*
They are acquiring personnel. But uh, under the numbers, the numbers are low of personnel. (...) We are expecting much more from Germans. The Germans have these, uh, this, uh uh,

aura of serious people, very straight. But we see that in Trieste is not so. (Leichtes Lachen)

Sprecher 1: Sie stellen Personal ein. Aber sehr wenig. (...) Wir erwarten viel mehr von den Deutschen. Die Deutschen haben diese Aura von ernsthaften Leuten, sehr geradlinig. Aber in Triest ist das nicht so.

Erzähler Gewerkschafter Sandi Volk ist unzufrieden mit der HHLA. Er befürchtet, das Hamburger Unternehmen könnte wie COSCO in Piräus mit Leiharbeitern und Lohndumping arbeiten.

O-Ton 49 *Pascal Brockmann 3 (im Büro) (0:21)*
Als HHLA sind wir ein Arbeitgeber, der auf europäische Arbeitsrechte und deutsche Arbeitsrecht und italienische Arbeitsrecht natürlich immer pocht. Das heißt also, da kann ich Ihnen ganz klar versichern, dass wir hier keinen Subunternehmer-Modell fahren. Die Mannschaft, das ist unsere Mannschaft. Das sind das sind HHLA Mitarbeiter, die die ganz normalen Hafendarbeiter Konditionen hier arbeiten.

Erzähler In Zukunft werde die HHLA mehr Mitarbeiter einstellen. Das Unternehmen möchte Pier VIII an den bestehenden Terminal in Richtung Süden anbauen, knapp einen Kilometer lang in die blaue Adria hinein. HHLA Vertriebsleiter Thomas Lütje:

O-Ton 50 *Thomas Lütje (0:21)*
Die Ladungsverteilung in den letzten Jahrzehnten hat sich ja doch ziemlich gewandelt. Vor 15 Jahren waren die Häfen in der Adria unbedeutend. Mittlerweile ist die Ladung so von Süd-Österreich, von Ungarn stark konzentriert auf die Häfen Koper und Triest.

Erzähler Im nordwestlichen Teil von Triest ließ 1719 der österreichische Kaiser Karl VI. den Freihafen bauen, den *Porto Franco*. Unter seiner Tochter Maria Theresa wurde er *zu dem* Hafen des Österreichisch-Ungarischen Kaiserreichs. Mit dem Bau des Suez Kanals 1869 intensivierte sich der Handelsverkehr mit dem Fernen Osten und der Hafen wurde zu klein. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde weiter südlich der neue Hafen angelegt, der *Porto Novo*. Nach dem II. Weltkrieg, in Folge des Pariser Friedensvertrages 1947 und des Memorandums von London 1954, erhielt er offiziell den Status „Freihafen“. Besonders ist auch seine geografische Lage in Europa.

Atmo 20

HHLA Terminal Triest (3:42)
Geräusche von Kran, Schiffsmotor, Stimmen

Regie

Folgende Takes über Atmo

O-Ton 51

Zeno D'Agostino
Trieste is part of Italy inside Slovenia. (...) So in two kilometres, you are here, you are in Slovenia, and I always say that for me is easier to go to Wien or to Budapest then to go to Rome and. So till in 1989 was ... the Iron Curtain, the problem was you couldn't be as it was in the past, the port an important port of Europe, because Europe was divided into, into parts. So (...) now, after 1989, you know, (...) now we can say that the Port of Trieste can become what it was in the past, because we don't have any kind of a border and any kind of limit that we have in the past. (...) We started to to see that we are a real port for, for central Eastern Europe.

Sprecher 2

Triest ist ein Teil von Italien innerhalb von Slowenien. Nach zwei Kilometern bist du in Slowenien, und ich sage immer, dass es für mich einfacher ist, nach Wien oder nach Budapest zu fahren, als nach Rom. Bis 1989 bestand der Eiserne Vorhang, das Problem war, dass der Hafen nicht mehr die Bedeutung von früher hatte, weil Europa geteilt war.

Jetzt, nach 1989, können wir sagen, dass der Hafen von Triest wieder das werden kann, was er früher war, weil wir keine Grenze und keine Begrenzung mehr haben. Wir beginnen zu begreifen, dass wir ein echter Hafen für Mitteleuropa sind.

- O-Ton 52** *Thomas Lütje (0:21)*
Wir haben in den letzten Jahren Marktanteile verloren, der Nord-Häfen in den Süden. Und wenn wir jetzt in den nächsten Jahren im Bereich Containerterminal uns entwickeln, dann partizipieren wir auch als HHLA davon, als Metrans, also unsere große Bahnhof-Tochter partizipieren wir sowieso. Also heute fährt Metrans viel Ladung aus Triest und Koper.
- Erzähler** Triest ist der achtgrößte europäische Hafen beim Umschlag der totalen Tonnage, der viertgrößte europäische Hafen im Short-Sea-Verkehr, und der führende italienische Hafen im Bereich Zugsverbindungen. Von hier aus bringen Güterzüge Waren nach Budapest, Bratislava, Linz, Wien, und bis nach Duisburg.
- Atmo 21** **Hafen Triest (1:42)**
(0 :15) Hydraulik LKW, Hupe....Motor LKW... Vorbeifahrt LKW(1:00) Mann (leise): Taxi .. (1:13) Türen schlagen Auto x 3 Mann: Piazza Unita (leise, muffig unter Maske) ... (Durchsage von Taxizentrale, leise) Anfahrt Auto (innen, leise) ...
- Regie** ***O-Töne und Erzähler über Atmo, die, wenn möglich mit Türenschlagen beenden.***
- O-Ton 53** *Thomas Lütje (0:54)*
Wenn Sie einen Terminal betreiben, ist, sind Kräne und Wasserseite ist nur eine Seite der Medaille. Wenn Sie die Medaille umdrehen, ist die andere Seite: Wie kriegen wir die Ladung ins Hinterland und aus dem Hinterland zurück? Und das ist gerade in Triest extrem wichtig, weil auch dort kommt es im Bahnbereich zu Knappheiten. Und wir, wir können Bahn. Das haben wir in Hamburg gezeigt, das haben wir mit Metrans gezeigt. Und da sind wir gerade dabei, Studien zu entwickeln, Entwicklungspläne zu entwickeln, dass wir dieses Terminal, insbesondere eben bahntechnisch ans Hinterland anbinden. Balkan-Staaten, schöner Ausdruck, die ja alle wirtschaftlich noch ein erhebliches Entwicklungspotenzial haben für die nächsten Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Und da hoffen wir zu partizipieren. Und das können wir nur, wenn die Ladung ins Hinterland flutscht. (2 Sek Atmo)
- Erzähler** Dem Gewerkschafter Sandi Volk ist gleich, wer im Hafen von Triest investiert, ob Deutsche oder Chinesen. Hauptsache solche Investitionen schaffen vor Ort Arbeitsplätze. Er und seine Gewerkschaft würden garantieren, dass COSCO nicht dasselbe wie in Piräus macht.

O-Ton 54*Sandi Volk (0:21)**I don't see why Chinese might be different from other investors. We have no problem with any of the investor. It was Chinese, will be Chinese. We say that we are the guarantee that the Chinese don't do wrong things here.***Musikakzent****Atmo 22****Hafenkai (1:30)****.... (0:25) Warngeräusch Vancarrier... Motorengeräusch... Fahrgeräusch Vancarrier.. (1:38)****Regie*****Atmo unter folgende Takes legen*****Erzähler**

Noch ist kein chinesischer Investor in Triest erschienen. Angesichts von Chinas Wirtschaftsmacht und maritimer Seidenstraße weist Zeno D'Agostino auf die Bedeutung einer Hafenbehörde hin und fordert die Regierungen Europas zur Kooperation auf.

O-Ton 55*Zeno D'Agostino (0:46)**I think that we are in a phase of a capitalism where you, you will see a very dynamic role of a public administration in public companies than in the past. Now you are not only doing business, but you are also doing something connected to geopolitics. So we have to learn, for example, from the Chinese now, because they come here and they don't only do business, we are also doing something connected to their political situation. So we must learn from this. And the second thing is that we must create this solid relation in Europe. If we are together in Europe, we can deal with Chinese, Russian, American. Without problem.*

Sprecher 2

Ich glaube, dass wir uns in einer Phase des Kapitalismus befinden, in der die öffentliche Verwaltung in öffentlichen Unternehmen eine sehr viel dynamischere Rolle spielt als in der Vergangenheit. Jetzt geht es nicht mehr nur um Geschäfte, sondern auch um geopolitische Fragen. Wir müssen von den Chinesen lernen, weil die hierherkommen und nicht nur Geschäfte machen, sondern auch etwas tun, was mit ihrer politischen Situation zu tun hat. Und die zweite Sache ist, dass wir eine solide Beziehung in Europa schaffen müssen. Wenn wir in Europa zusammenhalten, können wir gegen Chinesen, Russen und US-Amerikaner bestehen. Ohne Probleme.

Atmo 23

Hafenkai (3:40)

.... (0:53) Rumpeln... (1:48) Warngeräusch Vancarrier....

Atmo (s.o.)**Erzähler**

Die neoliberale Politik der EU hat mit zum Ausverkauf des Hafens von Piräus beigetragen. Im März 2019 stellten die EU-Regierungen in einem Strategiepapier erstmals fest, China sei „gleichzeitig ein Partner“ und „systemischer Rivale“. Sie äußerten Befürchtungen, dass sie sich mit den chinesischen Milliardeninvestitionen in Europa von China abhängig machen und letztlich ihre Wirtschaftskraft verkaufen würden.

O-Ton 59

Thomas Lütje (0:22)

Schauen Sie sich doch mal die Konkurrenz an. ... In Rotterdam sitzt der Chinese Hutchinson, der hat weltweit über 70 Terminals. Also wir haben da ja ein buntes Gemisch. Es ist ja nicht so, dass die chinesische Ladung jetzt bestimmt, was gemacht wird. Es gibt Abnehmer, es gibt, es gibt Ausschreibungen, es gibt Geschäfte mit Airbus und mit Daimler. Die Gefahr sehe ich nicht.

Erzähler	<p>Ende 2021 rief die EU-Kommission ihre neue China Strategie aus - Global Gateway. Mit weltweiten Investitionen in Schwellen- und Entwicklungsländern will sie der Neuen-Seidenstraße-Initiative etwas entgegensetzen. Es ergebe für Europa keinen Sinn, sagte Ursula von der Leyen, Präsidentin der Europäischen Kommission, eine Straße zwischen einem Kupferbergwerk in chinesischem Eigentum und einem Hafen zu verlegen, der ebenfalls in chinesischem Eigentum sei. Fraglich, ob das einem Hafearbeiter wie Yannis in Piräus weiterhilft. In Hamburg fürchtet Vertriebsleiter Thomas Lütje jedenfalls nicht, dass COSCO den HHLA Terminal Toller Ort wie Piräus eines Tages zu 67 Prozent besitzen könnte.</p>
O-Ton 60	<p><i>Thomas Lütje (0:14)</i> <i>Wie heißt es so schön: "It needs two to tango". Wir haben nicht die Absicht, weitere Anteile COSCO zu verkaufen bzw. um noch deutlicher zu sagen: Wir haben überhaupt nicht die Absicht, eine Mehrheit am Toller Ort oder an irgendeinem unserer Anlagen aufzugeben. Punkt.</i></p>
Atmo 24	<p>Willkommhöft – Schiffsverabschiedung Abschiedsmelodie. (2:10) (0:15) Mann (durch Lautsprecher): Hamburg wünscht Ihnen gute Reise. Wir hoffen auf ein baldiges Wiedersehen in unserem Hafen. Gute Reise. (0:18) Atmo Anleger Willkommhöft</p>
Regie:	<p>Nach Ansage wird üblicherweise noch die Nationalhymne gespielt. Die chinesische Nationalhymne eventuell über Atmo Anleger kurz einspielen, wie durch Lautsprecher</p>
Absage	<p>Ausverkauf der Häfen Wie China durch Terminal-Beteiligungen in Europa profitiert Ein Feature von Egon Koch</p> <p>Es sprachen: Philipp Schepmann, Claudia Mischke, Hüseyin Michael Cirpici und David Vormweg Ton und Technik: Oliver Dannert und Thomas Widdig Regie Philippe Brühl Redaktion Wolfgang Schiller Produktion Deutschlandfunk 2022</p>