

Die HSH Nordbank wird an US-Finanzinvestoren verkauft

Verantwortungslos

Die Regierungschefs von Hamburg und Schleswig-Holstein, Olaf Scholz (SPD) und Daniel Günther (CDU), sind zufrieden: Eine Bietergemeinschaft um Christopher Flowers und den Investmentfonds Cerberus zahlen für die havarierte HSH Nordbank rund eine Milliarde Euro. Per Saldo bleiben ein Steuergrab für beide Länder von neun und 14 Milliarden Euro und eine ungewisse Zukunft für die von 1.900 auf 1.300 zu reduzierenden Arbeitsplätze. Vorausgesetzt, die Parlamente, Kartellbehörden, Bankenaufsicht und EU-Kommission stimmen dem Verkauf zu.

Ein klassischer Dreiklang struktureller Verantwortungslosigkeit bildete die Ursachen und wurde durch den Einfluß der Politik auf die 2003 fusionierten Landesbanken noch potenziert. Mangelnde Fachkenntnisse nicht nur der Kontrollgremien, wohl auch der Vorstände im Detail, ermöglichten ein Eigenleben der Bank bzw. der Kreditverkäufer und Wertpapierhändler. Sogar Hilfen zur Steuerhinterziehung zur Tochter nach Luxemburg und nach Panama ließ der politisch besetzte Aufsichtsrat scheinbar unwiderrspochen.

Zudem führte das unsymmetrische Anreizsystem für die Händler aus Boni für Gewinne und fehlenden Sanktionen bei Verlusten zu einer verantwortungslosen Risikoübernahme ohne Haftung. Risikogeschäfte mit strukturierten Wertpapieren in den USA und mit Schiffahrtskrediten bildeten Klumpenrisiken, die infolge der Finanzkrise 2008 und der Schiff-

fahrtskrise 2009 zur Beinahe-Pleite führten. Schließlich beförderte die Gier der Politik mit Vorgaben von Kapitalrenditen von bis zu 17 Prozent das Debakel. Man wollte mit den Einnahmen aus dem Verkaufserlös die Länderhaushalte sanieren.

Doch es kam anders: Verluste aus Eigenkapitalaufstockung (drei Milliarden Euro), Verlustgarantien (zehn Milliarden) abzüglich Gebühren für den Garantierahmen (3,3 Milliarden) und der Verkaufserlös (eine Milliarde) führten zu einem Mindestschaden von etwa neun Milliarden Euro. Durch Verlustrisiken aus notleidenden Schiffskrediten (2,4 Milliarden) und der Gewährträgerhaftung sowie durch Pensionslasten (drei Milliarden) könnten sogar 14 Milliarden Euro erreicht werden. Für das klamme Schleswig-Holstein steigt die Verschuldung um 17 bzw. 24 Prozent. Jeden Einwohner kostet der Auszug in die Bankenwelt mindestens 1.607 Euro.

Alternativ könnten für 32 Jahre die Kita- und Krippengebühren entfallen, etwa dreimal die Toilettenanierung der 1.316 allgemeinbildenden Schulen geleistet oder für 163 Jahre die Straßenausbaubeiträge der Anwohner gezahlt werden. Bei einem doppelt so hohen Pro-Kopf-Einkommen könnte Hamburg 14 Elbphilharmonien bauen, eine Komplettsanierung aller Schulen und Hochschulen vornehmen oder eine 35 Kilometer lange U-Bahn bauen.

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.



VON DIRK MEYER

»Per Saldo bleibt ein desaströses Steuergrab von neun bis 14 Milliarden Euro.«

Sexskandal vertreibt Spender der Hilfsorganisation Oxfam

Folgenlos

Von Harald Weyel

Seit Wochen werden schwere Anschuldigungen gegen die Nichtregierungsorganisation Oxfam erhoben. Mitarbeitern werden Einschüchterung, Belästigung und sexuelle Ausbeutung vorgeworfen. Der Skandal wirft nicht nur ein Schlaglicht auf die Akteure vor Ort, er offenbart auch grundsätzliche Probleme der Entwicklungshilfe und ihrer Finanzierung.

Oxfam sammelt Spenden von Einzelpersonen und verkauft in Läden gebrauchte Sachen, um die Hilfsarbeit zu finanzieren, aber 440 Millionen der 1,1 Milliarden Euro Einnahmen kamen 2016 aus staatlichen Quellen. Neben der EU (68 Millionen) und der Uno (64 Millionen) waren das vor allem nationale Regierungen, die zum Etat beisteuerten. Darunter befindet sich auch die Bundesregierung. Nach Auskunft des Auswärtigen Amtes wurde Oxfam seit 2013 mit über 40 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt unterstützt. Dabei ist bemerkenswert, daß sich die Zuwendungen innerhalb von fünf Jahren mehr als verzehnfacht haben.

Waren es 2013 lediglich 1,6 Millionen, so steigerte sich die Summe 2017 auf 20,3 Millionen Euro.

Der Sexskandal hat dazu geführt, daß Tausende von Spendern mittlerweile ihre Zahlungen an Oxfam eingestellt haben. Auch einzelne Regierungen zogen die Reißleine. Etwa die britische, die Oxfam 2017 noch 32 Millionen Pfund überwiesen hatte, oder die schweizerische, von der jährlich vier Millionen Franken kamen. Die EU-Kommission hat von Oxfam wenigstens Aufklärung über den Skandal gefordert. Aus Berlin war bislang nichts Derartiges zu vernehmen. Die Steuergeldverschwendung wird weitergehen. Organisationen wie Oxfam profitieren dabei von einer irrwitzigen Vorgabe, nach der die Industriestaaten insgesamt 0,7 Prozent ihres Bruttonationaleinkommens für Entwicklungshilfe zur Verfügung stellen sollen. Das Geld wird ausgegeben, ohne daß sich jemand um die Folgen schert.

Prof. Dr. Harald Weyel ist Betriebswirt und AfD-Bundestagsabgeordneter.



Mercedes A-Klasse auf Messe in Shanghai, Li Shufu (r.): Bald in zehn Schlüsselindustrien die Weltmarktführerschaft?

Chinesen greifen nach den Sternen

Wirtschaftspolitik: Geely-Konzern steigt zum größten Daimler-Aktionär auf / Droht der Ausverkauf Europas?

ALBRECHT ROTHACHER

Klammheimlich kaufte der Chinese Li Shufu zum Schappchenpreis von 7,2 Milliarden Euro 9,7 Prozent der Daimler-Aktien auf. Nein, einen Sitz im Aufsichtsrat wolle er vorerst nicht, bekundet der 54-jährige Vorzeigunternehmer von Präsident Xi Jinping bei einer Stippvisite nach Deutschland freundlich lächelnd. Offiziell freute sich der Daimler-Vorstand an seinem unverhofften Großaktionär, der gleichzeitig Wettbewerber im Reich der Mitte ist.

Und Angela Merkel fand bei der geschickten Umgehung des deutschen Übernahmeregels, das die Offenlegung von Beteiligungen ab drei Prozent verlangt, „keine Verstöße“. Man sei schließlich „offen gegenüber Handelspartnern“, befand die Bundeskanzlerin. Der Milliardär Li Shufu ist als Herrscher über Geely größter Autohersteller in China, das mit 24 Millionen verkauften Fahrzeugen (USA 2017: 17,23 Millionen Stück) der größte Automarkt der Welt ist.

Unterstützung durch chinesischen Staatsfonds?

Die Geely Holding braucht ihre Anteile nur noch ein wenig aufzustocken und die unbezweifelte Unterstützung jenes chinesischen Staatsfonds, der bereits drei Prozent an Daimler hält, um an sein Aufsichtsratsmandat zu kommen – und damit ungestört den legitimen Einblick in die Modellpolitik, die operative Planung, die strategischen Orientierungen und die Bilanzen seines Konkurrenten.

Auch die Kuwait Investment Authority hat mit ihrem 6,8-Prozent-Anteil ein solches Mandat – aber mit einem entscheidenden Unterschied: Die Wüsten-söhne sind als Finanzinvestoren nur an einer hohen Kapitalrendite und an sonst nichts interessiert. Li und seine Geely haben aber bereits 2010 mit der Hilfe

von Staatsbanken und -fonds für 1,8 Milliarden Dollar Volvo von Ford übernommen. 2017 wurde Geely für etwa 3,2 Milliarden Euro mit 8,2 Prozent größter Einzelaktionär bei Volvo Trucks.

Lis Beteiligung an Daimler, die nur mit dem Segen des Staatspräsidenten und der KP-Führung erfolgen konnte, ist Teil der offiziellen „China 2025“-Strategie. Sie besagt, daß China bis dahin mit einheimischen Fertigungen 70 Prozent seines Binnenmarktes abdecken und in zehn Schlüsselindustrien die Weltmarktführerschaft erreichen müsse. Dazu kauft China mit seinen devisenschweren Staatsfonds über Mittelsmänner wie Li im Ausland strategisch ein.

Es geht dabei nicht nur um Technologien, den Markennamen und Patentreklau, sondern mittlerweile auch um Markt macht, den Einstieg in Vertriebskanäle und um politischen Einfluß. Dabei gehen die neuen chinesischen Eigentümer mit ihrem Erwerb sehr robust um, frühere Zusagen hin oder her. Denn an einer langfristigen Fertigung in Europa mit seinen hohen Arbeits-, Umwelt- und Energiekosten sind sie – außer im Premiumbereich – nicht wirklich interessiert.

Dem Lampengeschäft von Osram, als „Ledvance“ für 500 Millionen Euro an die Staatsfirma Yiwu verhöbert, blüht ein radikaler Stellenabbau. Krauss-Maffei, Maschinenbauer in München, der dort Spritzgußmaschinen für Plastikarmaturen, Stoßstangen und Pet-Flaschen sowie Maschinen zur Reifenherstellung baut, wurde in die Tsingtauer Tochter von Chem China einverleibt – mit ungewisser Zukunft. Das gleiche blüht der Augsburger Roboterfirma Kuka, die Midea, ein Hersteller von Küchengeräten geschluckt hat (JF 31-32/16).

Beim Kauf des Schweizer Agrarchemieriesen Syngenta für den Rekordbetrag von 43 Milliarden Dollar – ebenfalls durch Chem China – war die Logik klar: China will den gentechnologischen Spitzenreiter zur Modernisierung seiner rückständigen Landwirtschaft einset-

zen. Schließlich muß es auf neun Prozent der Weltackerfläche ein Fünftel der Weltbevölkerung ernähren. Für Daimler ist China mit einem Viertel seiner Auslandsverkäufe der wichtigste Exportmarkt. Mit BAIC führt es in Peking das größte Mercedes-Montagewerk der Welt als Gemeinschaftsunternehmen. Mit BYD fertigt es die Denza-Elektroautos.

Geely ist mit seinen Volvo-SUV ein ernstzunehmender Wettbewerber im Premiumbereich. Industriepolitisch setzt China auf die Weltmarktführerschaft bei E-Autos, die leichter erreichbar erscheint als jene bei den komplexeren Verbrennungsmotoren. Als Einstieg will man der führende Batteriehersteller werden. Mit Quoten, die auch die SPD im Wahlkampf entdeckt hat, einer Mischung von Zwangsmaßnahmen und Subventionen, soll der Umstieg auf die E-Autos erzwungen werden, die zu einem Gutteil aber von Kohlestrom gespeist werden.

Geostrategische Investitionspolitik

Durch den Kuka-Deal hellhörig geworden, wurde Matthias Machnig, SPD-Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, in Brüssel vorstellig. Im Bündnis auch mit Italienern und Franzosen wollte EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker im Sommer des Vorjahres dann nach US-Vorbild (Committee on Foreign Investment in the United States/CFIUS) EU-weite Genehmigungspflichten bei staatsindustriellen Investitionen in strategischen Branchen durchsetzen – aber nach erfolgreichem chinesischem Lobbying verwässerte eine Koalition von sieben EU-Kleinststaaten, bei denen sich China eingekauft hatte (darunter Griechenland, Portugal und Schweden), das Projekt bis zur Unkenntlichkeit. Eine Prüfung und etwaige Kontrollen bleiben unverbindlich im nationalen Ermessen.

Das trifft deutsche Großkonzerne, die nach dem Ende der „Deutschland AG“ (als vor einem Jahrzehnt die deutschen

Banken verlustreich globale Investment-Banker werden wollten und ihren Industriebesitz mit seinen Sperrminoritäten abstoßen) besonders hart. Mit Streubesitz und nur an Renditen interessierten Finanzinvestoren als Aktionären sind sie gegenüber den kapitalstarken chinesischen Staatskonzernen nahezu schutzlos. Wenn Präsident Xis harter Arm befiehlt und 20 Milliarden Euro aus der Portokasse mobilisiert, sind nicht nur Daimler, sondern auch Allianz, Bayer, BASF, Lufthansa, Telekom, Infineon, kurzum, alle Firmen, die nicht wie BMW oder Volkswagen noch stärker im Familien- oder Staatsbesitz sind, eine leichte Beute.

Die Investitionspolitik eines kommunistischen Diktators hat politische Folgen. Weil China im Rahmen seiner Seidenstraßen-Initiative (JF 44/16), die den eurasischen Kontinent unter chinesischer Kontrolle vernetzen soll, allein 2016 etwa 75 Milliarden Euro in europäische Häfen, Energienetze, Eisenbahnen und Flugplätze investierte und die begünstigten Länder – Griechenland, Portugal, Ungarn, Finnland – zur Borträgigkeit vergatterte, ist die EU mit ihrer Einstimmigkeitsregel außerstande, chinesische Menschenrechtsverletzungen oder die aggressive Politik im Südpazifischen Meer zu kritisieren.

Der chinesischen Zensur fallen längst auch westliche Firmen zum Opfer. Bei den geringsten Inkorrekturen zu den Themen Tibet, Taiwan oder den chinesischen Inselforderungen (an Japan, Philippinen, Vietnam) werden sie sofort mit Pressekampagnen überzogen und mit Repressalien bedroht. Als Daimler in einer Twitter-Reklame ein harmloses Dalai-Lama-Zitat verwendete, mußte Dieter Zetsche sofort mit einem Kotau zu Kreuze kriechen und sich tiefst für die Verletzung der Gefühle des chinesischen Volkes entschuldigen. Willkommen in der neuen Welt des Reiches der Mitte.

Zhejiang Geely Holding Group: www.geelyholding.com

DEUTSCHLAND ZUKUNFT SCHENKEN!

Testamentsratgeber

Diese Broschüre verschafft Ihnen einen ersten Überblick, wie Sie Ihre Liebsten gut versorgen und helfen, Presse- und Meinungsfreiheit auch für die Zukunft zu sichern.



Ihr Ansprechpartner

Dr. Bastian Behrens
Tel.: 030-864953-24
E-Mail: behrens@jungefreiheit.de



Freunde der JUNGEN FREIHEIT

Die Freiheit fördern: Werden Sie ein Freund der JF. jungefreiheit.de/service/foerdern



Rufen Sie gern an:
030 / 86 49 53 - 24

JUNGE FREIHEIT
WOCHENZEITUNG FÜR DEBATTE

Jetzt kostenlos die JF testen: jungefreiheit.de/probe-abo-bestellen



»Ich lese die JUNGE FREIHEIT, weil sie mutig Themen anpackt, die andere Medien ausblenden.«

Luisa M., 23 Jahre, Studentin, JF-Leserin

- ✓ exklusive Reportagen
- ✓ spannende Hintergründe
- ✓ kompakt auf 24 Seiten

4 Wochen gratis!

030 / 86 49 53 - 25