

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

European Languages

زبانهای اروپایی

Ausgabe vom 24.05.2018

Von Jörg Kronauer

26.05.2018

Merkels Sabotageplan

Berlin will Beijings Investitionen in der BRD bremsen, die eigenen boomenden Geschäfte in China aber kräftig ankurbeln



Die Autokonzerne sind die großen Gewinner des China-Geschäfts: Merkel besucht BMW in Shenyang (Juni 2016)

Foto: Rainer Jensen/dpa

Erst die Vereinigten Staaten, dann Russland, jetzt China: Wie es sich für die Regierungschefin eines Landes, das in der Weltpolitik ganz oben mitmischen will, gehört, beginnt Kanzlerin Angela Merkel ihre vierte Amtszeit mit eng getakteten Antrittsbesuchen

bei den Staatsspitzen der großen Mächte. Nach Zusammenkünften mit US-Präsident Donald Trump (27. April) und dem russischen Präsidenten Wladimir Putin (18. Mai) stehen am heutigen Donnerstag Verhandlungen in Beijing mit Staatspräsident Xi Jinping und Ministerpräsident Li Keqiang auf Merkels Programm. Während die Kanzlerin mit Xi nicht zuletzt über das Atomabkommen mit Iran diskutieren will, geht es bei ihrem Treffen mit Li wohl vor allem um Wirtschaftsthemen. Die haben es in sich.

Zunächst ist da der heraufdräuende Handelskrieg, mit dem die Trump-Administration die Welt zu überziehen droht. Als Länder, die vom Außenhandel außerordentlich profitieren, haben die Bundes- und die Volksrepublik keinerlei Interesse daran, ihre Exporte in irgendeiner Weise eingeschränkt zu sehen. Kanzlerin Merkel hat am Wochenende vorab bekräftigt, Berlin und Beijing stünden nach wie vor geschlossen hinter den Regeln der Welthandelsorganisation WTO – den Regeln also, gegen die Washington etwa mit seinen Strafzöllen wohl verstößt. Staatspräsident Xi hat sich bereits im Januar 2017 auf dem Weltwirtschaftsforum in Davos als Verteidiger des globalen Freihandels präsentiert. Deutschland und China müssten diesbezüglich eng kooperieren, ließ sich Anfang dieser Woche der Europaexperte Cui Hongjian vom China Institute of International Studies in Beijing zitieren. Merkel, Xi und Li werden heute wohl Optionen dafür eruieren.

Die Volksrepublik ist dabei inzwischen in Vorleistung getreten. Wie Chinas Finanzministerium am Dienstag mitteilte, wird die Regierung am 1. Juli die Einfuhrzölle auf Autos von 25 auf 15 Prozent senken. Der Schritt ist bereits im April in Aussicht gestellt und nun – den Eindruck erweckend, es sei ein Zugeständnis nach den Handelsgesprächen mit den USA in der vergangenen Woche – offiziell bekanntgegeben worden. Tatsächlich sind laut einhelligen Einschätzungen von Experten deutsche Kfz-Konzerne die Hauptgewinner: Unter den rund 1,22 Millionen Autos, die China 2017 importierte, waren 224.000 BMW – viele übrigens aus dem US-Werk in Spartanburg –, 184.000 Daimler und 179.000 Volkswagen. Der Investmentberatungsfirma Evercore Isi schätzt die Zusatzgewinne, auf die die deutschen Autohersteller dank der niedrigeren Zölle hoffen können, auf drei bis 4,5 Milliarden Euro. Für China, das bislang nur 4,2 Prozent seiner Autos einfuhrte, ist der Schritt dank des rasch steigenden Kfz-Absatzes wohl leicht zu verkraften. Den deutschen Konzernen hingegen könnte er helfen, bei einer Senkung der EU-Zölle auf US-Fahrzeuge, wie sie US-Präsident Donald Trump verlangt, etwaige Verluste auf ihrem Heimatmarkt auszugleichen.

Mehr noch als um Handelsfragen geht es bei den Gesprächen der Kanzlerin in Beijing jedoch um Investitionen. Deutsche Unternehmen fordern immer lauter, China müsse seine

Beschränkungen dafür so weit wie möglich aufheben. Auch in diesem Fall hat Beijing sich mittlerweile zu Zugeständnissen bereit erklärt und angekündigt, Investitionen in die Kfz-Branche in Zukunft auch über die noch bestehende 49-Prozent-Schranke hinaus zu genehmigen. Merkel wird heute auf die baldige Umsetzung der neuen Regelung dringen und wohl auch die Ausweitung auf andere Branchen fordern. Man bestehe auf »Reziprozität«, also auf genau den gleichen Bedingungen für deutsche Investitionen in China wie für chinesische Investitionen in Deutschland, heißt es in Berliner Regierungskreisen.

Gleichzeitig erweckt Berlin allerdings den Eindruck, seinerseits chinesische Investitionen in der Bundesrepublik bremsen zu wollen. Zwar belief sich der Wert dieser Investitionen Ende 2016 – aus dieser Zeit datieren die jüngsten verfügbaren Zahlen – auf gerade einmal vier Milliarden Euro, während die deutschen Investitionen in der Volksrepublik bereits 76 Milliarden Euro erreichten. Dennoch werden die Forderungen immer stärker, chinesische Übernahmen in der Bundesrepublik erheblich einzuschränken. Bereits im vergangenen Jahr weitete Berlin seine Kontrollmöglichkeiten aus. Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier strebt eine baldige weitere Verschärfung an und dringt zudem auf rigidere Regeln der EU. Ziel ist es vor allem, die Schwelle, oberhalb derer die Bundesregierung ausländische Übernahmen verbieten darf, von 25 Prozent auf 15 oder gar zehn Prozent zu senken. Hilfreich wäre dies ganz aktuell: Die State Grid Corporation of China (SGCC) will einen 20-Prozent-Anteil an dem Stromversorger 50 Hertz übernehmen. Berlin würde das gerne verhindern, tut sich damit aber, weil die erforderlichen 25 Prozent nicht erreicht werden, schwer.

Pünktlich zur Chinareise der Bundeskanzlerin hat die einflussreiche Bertelsmann-Stiftung den Druck erhöht. In einer Studie, die sie am Dienstag publizierte, heißt es, es wachse »die Sorge, dass China gezielt deutsche Schlüsseltechnologien aufkauft, um seine eigene Entwicklung voranzutreiben«. Es zeige sich, dass zwei Drittel der chinesischen Investitionen in Deutschland in Schlüsselbranchen getätigt würden, die für Beijings High-Tech-Masterplan »Made in China 2025« relevant seien, mit dem die Volksrepublik rasch »zu einem weltweit führenden Industriestandort« aufsteigen wolle. Um dagegen intervenieren zu können – schließlich gilt es aus Sicht der Berliner Eliten, einen Konkurrenten am Aufstieg zu hindern –, müsse man nun endlich die 25-Prozent-Schwelle für Übernahmeverbote auf zehn Prozent senken. Das Ziel ist klar: Es geht vor allem darum, »Made in China 2025« zu sabotieren. Diese Absicht treibt die Mehrheit des deutschen Establishments um: Wie eine aktuelle Allensbach-Umfrage zeigt, spricht sich

inzwischen mehr als die Hälfte von 511 Führungskräften aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung dafür aus, chinesische Übernahmen deutscher Technologiefirmen zumindest klar einzuschränken.