

Wettbieten bei Wiederaufbau

Libanon: Deutsche Firmen präsentieren Milliarden-Euro-Plan für Beirut Hafenbezirk. Geld aus Berlin für Marinestützpunkt. **Von Karin Leukefeld**

Wenige Tage nach der Zerstörung des Hafens von Beirut am 4. August 2020 lagen die ersten Angebote für den Wiederaufbau vor. Nun haben auch deutsche Firmen ein Angebot eingereicht. Die Bundesregierung unterstützt den Vorstoß, Geld soll auch von der Europäischen Investitionsbank kommen. Voraussetzung ist, dass der Libanon eine neue Regierung und »Reformen« auf den Weg bringt und die Korruption stoppt.

Nur vier Tage nach der Explosion von 2.750 Tonnen unsachgemäß gelagertem Ammoniumnitrat hatte schon die Türkei angeboten, beim Wiederaufbau zu helfen. Bis dahin könne der türkische Mittelmeerhafen Mersin Ladungen für den Libanon löschen. Das nächste Angebot kam nur wenige Tage später aus Frankreich, China und Katar zogen nach. Im September 2020 legte das französisch-libanesisches Schiffahrts- und Logistikunternehmen CMA CGM, das von der Zerstörung betroffen war, einen bis zu 600 Millionen US-Dollar umfassenden Plan vor, mit dem die Dockanlagen und Lagerhallen wieder aufgebaut, der Hafen erweitert und digitalisiert werden sollte.

Nun haben deutsche Firmen ihren Hut in den Ring geworfen. Bis zu 15 Milliarden Euro sollen eingesetzt werden, um den Hafen von Beirut und etwa 100 Hektar der umliegenden Stadtviertel wieder aufzubauen, berichtete eine deutsche Delegation am vergangenen Freitag bei einer Pressekonferenz in Beirut. Ausgearbeitet wurde der Plan von der Beratungsfirma Roland Berger, der Hamburg Port Consulting (HPC) und dem Immobiliendienstleister Colliers.

Hermann Schnell, Geschäftsführer von Colliers Deutschland, sprach von »einer neuen Stadt« mit »bezahlbaren Wohnmöglichkeiten für Familien, Grün- und Infrastrukturanlagen« sowie Stränden und einem »Zentralpark«, eingebettet in eine restaurierte historische Architektur, die bei der Explosion zerstört oder beschädigt worden war. 50.000 Arbeitsplätze sollen geschaffen werden. Als Beispiel wurde auf Hafenanlagen in Kapstadt, Bilbao und Wien verwiesen. Lars Greiner von der HPC wies darauf hin, dass die Dockanlagen von den Wohnbereichen des Hafenbezirks getrennt werden sollten. Entstehen solle ein »Weltklasse-, hochmoderner



Der zerstörte Beirut Hafen mit zentralem Getreidesilo wenige Tage nach der Explosion (12.8.2020)

Hafen«, der hochautomatisiert und kosteneffizient zur Wirtschaftsentwicklung der Region beitragen werde.

Der deutsche Botschafter Andreas Kindl machte durch seine Teilnahme an der Pressekonferenz die Unterstützung der Bundesregierung deutlich. Gleichzeitig betonte Kindl auch, dass »so ein riesiges Projekt (...) nur umgesetzt werden kann, wenn es Verantwortlichkeit und Transparenz« mit einer neuen libanesischen Regierung gebe. Eine Treuhandgesellschaft, der unabhängige internationale Experten angehören sollen, soll die Gelder der Europäischen Investitionsbank und anderer Investoren verwalten.

Joseph Dakkak, Generalmanager der CMA-CGM-Niederlassung in Beirut, erklärte einen Tag nach der deutschen Präsentation, das Angebot seines Unternehmens werde aufrechterhalten. Die Lage sei dringend, der CMA-CGM-Plan sei realistisch und könne rasch umgesetzt werden. Während die Deutschen eine längerfristige Immobilienentwicklung planten, gehe es seiner Firma vor allem um den Wiederaufbau eines Containerterminals, um den Handel wieder in Schwung zu bringen. CMA CGM

werde sich an der deutschen Initiative beteiligen, solle man dazu eingeladen werden.

Während der mehrtägige Delegationsbesuch der deutschen Unternehmensvertreter bei den libanesischen Medien für Schlagzeilen und intensive Diskussionen sorgte, war der Milliarden-Euro-Plan zum Wiederaufbau des Hafens von Beirut in hiesigen Medien bis auf wenige Ausnahmen kein Thema. Dabei nimmt das deutsche Interesse am Zedernstaat jenseits von humanitärer Hilfe deutlich zu. Ende März war bekannt geworden, dass die Bundesregierung sich mit 2,3 Millionen Euro Sofortzuwendung aus der »Ertüchtigungsinitiative« des Berliner Verteidigungsministeriums am Wiederaufbau des Stützpunktes der libanesischen Marine beteiligt, der bei der Explosion ebenfalls schwer beschädigt worden war. Botschafter Kindl und der Befehlshaber der libanesischen Marine, Kapitän Haïssam Dannaoui, hatten bereits am 18. März gemeinsam den ersten Spatenstich für den Grundstein gesetzt, wie es auf der Webseite des Ministeriums heißt.

Die »Ertüchtigungsinitiative« ist seit 2016 nach offiziellen Angaben ein ge-

meinsames »außen- und sicherheitspolitisches Instrument des Auswärtigen Amtes und des Verteidigungsministeriums«. Ziel sei, Partnerländer zu stärken, um »Deutschland und Europa sicherer zu machen«. Dabei wird mit Militär und Polizei ebenso kooperiert wie mit dem Katastrophenschutz und der sogenannten Zivilgesellschaft.

Am 15. Januar hatte Deutschland erneut die Führung der Maritimen Taskforce (MTF) des UNIFIL-Einsatzes im Libanon übernommen. Die UN-Interimsstreitkräfte im Libanon gibt es seit 1978. Die seeseitige Einsatztruppe MTF wurde während des Israel-Libanon-Krieges 2006 eingesetzt. Schiffe aus Bangladesch, Deutschland, Indonesien, Griechenland und der Türkei sollen Schmuggel unterbinden. Deutschland »ertüchtigt« darüber hinaus die libanesischen Marine, damit diese perspektivisch die eigenen Hoheitsgewässer schützen können soll.

Wiederholte Verletzungen der libanesischen Gewässer durch israelische Kampfschiffe und -boote, wurden von der MTF bisher allerdings ebensowenig verhindert wie Waffenschmuggel für bewaffnete Gruppen im Syrien-Krieg.

■ Hintergrund BRD kauft sich ein

Deutschland will mehr Verantwortung übernehmen. Mit Hilfe der EU kann die BRD sich in fast alle Richtungen ausdehnen, kann anderen EU-Staaten Vorschriften machen, und weiß darüber hinaus – in Afghanistan, im Irak, am Horn von Afrika, in Mali und demnächst auch noch im südchinesischen Meer – die NATO an ihrer Seite.

Bei der UNO hat Berlin sich eingekauft. In Kriegs- und Krisengebieten wie Syrien oder Jemen bezahlt die Bundesregierung höchste Summen an humanitärer Hilfe. Bei der gemeinsamen Geberkonferenz von EU und UNO zu Syrien kam Ende März von den 5,3 Milliarden Euro rund ein Drittel, nämlich 1,7 Milliarden Euro, aus Berlins Schatztruhen.

Um seinen Lebensstil zu halten, muss Deutschland mehr in immer weiter entfernten Ländern unternehmen. Dafür hat die EU das Konzept der »Nachbarschaft« erfunden, die Bertelsmann-Stiftung beschreibt in ihrem Projekt »Strategien für die EU-Nachbarschaft«, worum es dabei geht. Das Nachbarschaftsprojekt sei eine »Antwort auf Krisen und Konflikte«, heißt es da. Diese wirkten destabilisierend auf die EU und ihre Mitgliedsstaaten. »Wir wollen Lösungsvorschläge dafür entwickeln, wie eine Europäische Nachbarschaftspolitik effektiv auf Transformationsprozesse in den Nachbarländern einwirken kann, so dass Sicherheit, Stabilität und Wohlstand für alle Seiten erhöht werden.« Es gehe um »Transformation« im Sinne der EU.

Die Europäische Nachbarschaftspolitik (ENP) bezieht sich aktuell auf Ägypten, Algerien, Israel, Jordanien, den Libanon, Libyen, Marokko, Palästina, Syrien und Tunesien. In ihrem Konzept von 2015 spricht Brüssel von »Partnerländern«, obwohl die syrische Wirtschaft seit Jahren durch einseitige Sanktionen der EU blockiert wird. Palästina ist zugunsten der deutschen Staatsräson gegenüber Israel zu einer entrechteten Statistenrolle verurteilt, und nicht nur dem Libanon werden Vorschriften gemacht, wer in seiner Regierung etwas zu sagen haben soll und wer nicht. (kl)

Das wertvollste Beutestück

Geostrategische Bedeutung von Beirut Hafen macht ihn zum Ziel internationaler Interessen

Der Nahe Osten ist in den vergangenen 100 Jahren durch Teilungen, Besatzung, Landraub, Kriege und permanente Interventionen politisch und ökonomisch so heruntergewirtschaftet worden, dass die nationalen Regierungen aus eigenen Kräften keinen Neuanfang starten können. Das macht den Weg frei für große Konzerne, die im strategischen Wettbewerb um die Kontrolle globaler Handelswege auf Häfen und Flughäfen, auf Wasserstraßen, Infrastruktur und Stromnetze setzen.

Konkurrenzkämpfe um die geostrategische Lage der Häfen der Levante und um die großen Gasvorkommen im östlichen Mittelmeer werden heute offen ausgetragen. Öl- und Gasfirmen,

Rüstungskonzerne, Energieversorger sowie Bau- und Immobilienunternehmen treten aus dem Schatten der Politik. Politische »Eliten« und Königshäuser werden umworben und großzügig entlohnt, sobald sie den Plünderern Tür und Tor öffnen.

Entlang der östlichen Mittelmeerküste reihen sich Häfen aneinander: in der Türkei Mersin und Iskenderun, in Syrien liegen die Häfen Latakia und Tartus, im Libanon gibt es von Norden nach Süden Tripoli, Beirut, Saida und Tyros, Israel hat die Häfen Haifa und Aschdod ausgebaut. Alle Häfen hatten historisch eine große Bedeutung für den internationalen Handel. Heute geht es auch um Standorte für den Umschlag von Gütern, die in Zukunft für den Wie-

deraufbau des kriegszerstörten Syriens gebraucht werden.

Der Hafen von Beirut hat die besten Aussichten, weil er – im Gegensatz zu den anderen Häfen – über eine natürliche Wassertiefe verfügt, bei der auch große und tiefliegende Fracht- und Containerschiffe einlaufen können, die in keinem der anderen genannten direkt anlegen könnten. Zudem verfügt Beirut über Straßenverbindungen nach Syrien, Jordanien, Irak und in die Golfstaaten.

Zwei der weltweit größten Containerreedereien haben Beirut als Hauptumschlagplatz ausgewählt: die schweizerische Mediterranean Shipping Company (MSC) und die französisch-libanesisches Compagnie Maritime d'Affrètement – Compagnie Générale Maritime

(CMA CGM). Wie kein anderer Hafen verbindet Beirut die Kontinente Asien, Afrika und Europa.

In der libanesischen Hauptstadt wundert man sich über das voluminöse Angebot Berlins, den Hafen wieder aufbauen zu wollen. Gefragt wird sich auch, wohin die Konkurrenz zwischen Deutschland und Frankreich führen könnte, sollten beide Länder nicht kooperieren. Dabei verfolgt Berlin keine unabhängige Außenpolitik im Nahen Osten, sondern ordnet sich Israel und den USA unter. Anzunehmen ist, dass deren Interessen bei dem deutschen Vorschlag berücksichtigt wurden.

David Schenker, ehemaliger Staatssekretär im US-Außenministerium für den Nahen Osten und aktuell Fellow

am Washington Institute for Near East Policy, führte in einer am Freitag veröffentlichten Kurzanalyse aus: Egal ob Frankreich, Deutschland oder beide zusammen den Hafen von Beirut wieder aufbauten, Washington müsse »über ihnen stehen«, um China davon abzuhalten, »die Konflikte im Libanon auszunutzen«. Beijing sei »Wahlpartner der Hisbollah«; eine politische Kompromisslösung im Libanon – unter Einbeziehung der Hisbollah – wäre für die Volksrepublik eine »attraktive Option«, ihr globales Hafennetzwerk auszubauen. Für Europa, die USA und den Libanon allerdings wäre laut Schenker eine chinesische Rolle beim Wiederaufbau ein »Worst Case Scenario«.

Karin Leukefeld