

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Investitionsbeziehungen mit China, insbesondere Beteiligung des chinesischen Staatsunternehmens COSCO an dem Hamburger Hafenterminal Tollerort

Die Bundesregierung hat sich am 26. Oktober 2022 bei der geplanten Beteiligung des chinesischen Staatsunternehmens COSCO Shipping Port Limited (COSCO) an der Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), einer Tochter der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), auf einen Kompromiss verständigt. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) teilt in einer Pressemeldung mit (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2022/10/20221026-bundeskabinett-verabschiedet-teiluntersagung-im-investitionsprufverfahren-hamburger-hafen.html), dass eine Teiluntersagung im Investitionsprüfverfahren Hamburger Hafen beschlossen worden sei, wonach das chinesische Staatsunternehmen COSCO nur einen Anteil unterhalb von 25 Prozent an der CCT erwerben könne. Im Ergebnis gehe es um eine reine Finanzbeteiligung, Sonderrechte würden untersagt. Damit werde eine strategische Beteiligung an der CTT verhindert. Künftige Erhöhungen der Beteiligung würden neue Investitionsprüfverfahren auslösen. Der Grund für die Teiluntersagung sei das Vorliegen einer Gefahr für die öffentliche Ordnung und Sicherheit.

Aber nach Auffassung der Fragesteller bleibt auch bei der geringeren Beteiligung von COSCO an der CTT fraglich, ob der Schutz der kritischen Infrastruktur Hamburger Hafen tatsächlich gegeben ist. Insbesondere ist aus ihrer Sicht nicht klar, wie gewährleistet werden soll, dass China nicht Einsicht in strategisch wichtige Abläufe, Unterlagen und die Datenflüsse des Hafens bekommt und damit mehr Einfluss auf die kritische Infrastruktur selbst.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist die geplante Beteiligung nach Kenntnis der Bundesregierung konkret ausgestaltet?
 - a) Welche direkten und indirekten Entscheidungs- und Mitbestimmungsrechte sind nach Kenntnis der Bundesregierung ggf. mit dieser Beteiligung verbunden?
 - b) Welche Unterlagen der HHLA bzw. der Tochterunternehmen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Beteiligung von COSCO an der CTT eingesehen werden?
 - c) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Geschäftsführerposition vorgesehen, und wenn ja, welche Bedeutung hätte diese?

Erhält COSCO weitere leitende Positionen, und wenn ja, welche?

- d) Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Weisungsbefugnisse verteilt und ausgestaltet?
 - e) Welche etwaigen, auch faktischen Vetorechte erhält COSCO ggf. im Rahmen der Beteiligung nach Kenntnis der Bundesregierung?
Welche gesetzlichen, vertraglichen und politischen Durchsetzungsmöglichkeiten hätte COSCO nach Kenntnis der Bundesregierung ggf. gegenüber der CTT?
 - f) Hätte COSCO nach Kenntnis der Bundesregierung Vorkaufsrechte, und wenn ja, welche?
 - g) Welche finanziellen Implikationen hat die Erwerbsbeteiligung nach Kenntnis der Bundesregierung, etwa auch in Form von zusätzlich durch COSCO bzw. Dragon zu gewährende Kredite?
2. Sind Auflagen mit der Teiluntersagung verbunden, und wenn ja, welche?
 - a) Wenn Auflagen mit der Teiluntersagung verbunden sind, in welcher Form sind diese geplant, sind diese beispielsweise in Form einer Anordnung oder eines öffentlich-rechtlichen Vertrags geplant?
 - b) Wenn Auflagen mit der Teiluntersagung verbunden sind, wie wird die Durchsetzung der Auflagen gewährleistet?
 3. Warum wurden die erteilten Auflagen, durch die laut Bundeskanzler Olaf Scholz die „volle Kontrolle des Terminals bei der Stadt Hamburg und der Hafengesellschaft“ bleibt (faz.net/aktuell/politik/inland/olaf-scholz-erklart-seine-china-reise-offener-und-klarere-austausch-18431634.html), bislang nicht öffentlich gemacht und erklärt?
 4. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung ausgeschlossen, dass COSCO vor Ort Einsicht in strategisch wichtige Abläufe, Unterlagen und Know-how erhält (insbesondere IT- und Vertriebsdaten, wichtige Datenflüsse des Hafens)?
 - a) Wenn ja, wie wird der Schutz sensibler Abläufe, Unterlagen und Daten nach Kenntnis der Bundesregierung konkret um- und durchgesetzt?
 - b) Welche Einblicke in die Güter- und Datenverkehrsflüsse des Hafens würde COSCO über die Beteiligung nach Kenntnis der Bundesregierung auf jeden Fall erhalten?
 5. Erfolgt die COSCO-Beteiligung unter Auflagen, die dazu führen können, dass bei Verletzung von Pflichten durch COSCO die Beteiligung von COSCO widerrufen werden kann?
 6. Existieren nach Kenntnis der Bundesregierung Regelungen, um sicherzustellen, dass COSCO nicht das Anlegen anderer Schiffe, z. B. aus Taiwan, blockiert, und wenn ja, welche?
 - a) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der COSCO-Beteiligung an der CTT kurz-, mittel- oder langfristig von Wettbewerbsnachteilen für die Reederei auszugehen?
 - b) Was bedeutet nach Kenntnis der Bundesregierung der Ausbau der CTT zu einem „Preferred Hub“ für COSCO-Verkehre in Europa?
 - c) Vertieft diese Zielsetzung nach Kenntnis der Bundesregierung die Handelsintensität mit China?
 - d) Welchen Einfluss haben der chinesische Staat bzw. die kommunistische Partei Chinas nach Kenntnis der Bundesregierung auf COSCO?

- e) Welche Rolle spielt das Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Seidenstraßeninitiative (Belt and Road Initiative)?
- f) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang ggf. aus den Entwicklungen beim Parteikongress der kommunistischen Partei Chinas?
7. Welche Gründe haben das BMWK veranlasst, die ursprünglich geplante COSCO-Beteiligung von 35 Prozent im Rahmen der Investitionsprüfung abzulehnen?
- a) Wie begründeten die übrigen fünf Bundesministerien ihre Ablehnung der ursprünglichen COSCO-Beteiligung?
- b) Wie begründete die Europäische Kommission gegenüber dem BMWK ihre ablehnende Haltung zur ursprünglich geplanten COSCO-Beteiligung in Höhe von 35 Prozent an der CTT?
- c) Sind Medienberichte, denen gemäß das Bundeskanzleramt bei der ursprünglichen COSCO-Beteiligung zu einer anderen Entscheidung kam, zutreffend, und wenn ja, auf welcher Grundlage kam das Bundeskanzleramt zu einer anderen Entscheidung (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/cosco-wer-beraet-eigentlich-den-bundeskanzler-ampel-politiker-warnen-vor-chinas-beteiligung-am-hamburger-hafen/28758348.html)?
- d) Wenn die Frage 7c bejaht wurde, hätte die Entscheidung des Bundeskanzlers, der ursprünglichen COSCO-Beteiligung zuzustimmen, von den Fachministern verhindert werden können?
8. Hat sich mit der Teiluntersagung die Einschätzung des BMWK geändert (bitte im Einzelnen begründen)?
9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Kritik aus den Koalitionsfraktionen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, die mit Blick auf die COSCO-Beteiligung von einem „Fehler“ sprechen (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/cosco-beteiligung-kritik-am-geplanten-hafen-kompromiss-gruene-und-fdp-warnen-vor-neuen-abhaengigkeiten/28767222.html)?
10. Welche weiteren Beteiligungen von COSCO in der Europäischen Union sind der Bundesregierung bekannt?
- Welche Rolle könnte die Beteiligung in Hamburg nach Kenntnis der Bundesregierung für den weiteren aus Sicht der Fragesteller bestehenden Verdrängungswettbewerb in Europa spielen?
11. Wurde die geplante COSCO-Beteiligung mit den USA beraten, und wenn ja, wie sah die Positionierung der US-Seite aus?
12. Hat die Bundesregierung vor ihrer Zustimmung zur Beteiligung von COSCO an der CTT Informationen aus anderen EU-Staaten mit chinesischen Beteiligungen in ihren Häfen eingeholt, um deren Erkenntnisse bezüglich der mittel- und langfristigen Folgen dieser Beteiligungen in ihr Urteil einfließen zu lassen?
- a) Wenn ja, mit welchen Staaten und bezüglich welcher bestehenden Hafenbeteiligungen wurde sich ausgetauscht?
- Welche Erkenntnisse bezüglich negativer sowie positiver Folgen der chinesischen Beteiligung wurden daraus gewonnen?
- b) Wenn nein, wieso wurden hierzu keine Gespräche mit unseren Partnern geführt?

- c) Wurden Gespräche mit Regierungen geführt, die COSCO oder anderen chinesischen Staatskonzernen direkte oder indirekte Beteiligungen an ihren Häfen untersagt haben, wenn ja, welche, und wenn nein, wieso nicht?
13. Hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die italienische Regierung im vergangenen Jahr gezielt eine Mehrheitsbeteiligung von COSCO am italienischen Adria-Hafen Triest abgelehnt hatte, Gespräche mit der italienischen Regierung geführt bezüglich der möglichen Einsichten, die COSCO durch seine Beteiligung an der HHLA in vertrauliche Geschäftsgeheimnisse des Adria-Hafens Triest gewinnen könnte (www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/griff-nach-europa-chinas-strategische-kaeufer)?
14. Gab es seitens der chinesischen Regierung Vorstöße zur Intensivierung des Prozesses der COSCO-Beteiligung?
- Wurde von chinesischer Seite signalisiert, dass Bundeskanzler Olaf Scholz in Peking unerwünscht sei bzw. keine hochrangigen Termine bekommen würde, wenn die Beteiligung von COSCO untersagt würde?
15. In welcher Form wurden nach Kenntnis der Bundesregierung unmittelbar im Vorfeld der Kabinettsentscheidung Gespräche mit der chinesischen Regierung und/oder mit COSCO geführt (www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/einstieg-in-hamburger-hafen-offenbar-gespraecher-mit-china-ueber-kompromiss-a-82c06330-b4df-4720-8ed5-032f8e04746a)?
16. Wie hat COSCO nach Kenntnis der Bundesregierung auf die vom Bundeskabinett erteilten Auflagen reagiert (<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Cosco-droht-mit-Scheitern-des-Hafen-Deals-article23677189.html>), und geht die Bundesregierung davon aus, dass die Beteiligung nunmehr zustande kommt?
17. Müsste aus Sicht der Bundesregierung bei Entscheidungen dieser Tragweite das Parlament eher und umfassender eingebunden und informiert werden?
18. Welche weiteren und wie viele Investitionsprüfungen mit chinesischem Zusammenhang führt die Bundesregierung derzeit durch, und welche davon betreffen kritische Infrastrukturen?
19. Veranlassen die Vorgänge und Diskussionen rund um die geplante COSCO-Beteiligung die Bundesregierung, das Außenwirtschaftsrecht anzupassen?
- Wenn ja, sollen dabei auch Kriterien wie der Zugang zu Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen und der absolute Schutz derselben, das Eindringen in Netzwerke und Personenkreise, der Aufbau von Kontaktstrukturen auch in untergeordneten Führungsebenen und unterhalb leitender Positionen oder das Vorhandensein und die Einhaltung effektiver Compliance-Systeme im gesamten Firmengeflecht stärkere Berücksichtigung finden?
20. Hat die Bundesregierung aufgrund der Vorgänge und Diskussionen rund um die geplante COSCO-Beteiligung die Rechtsfrage evaluiert, wie eine wirkungsvolle Abgrenzung nach EU- und deutschem Datenschutzrecht garantiert werden kann, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
21. Veranlassen die Vorgänge und Diskussionen rund um die geplante COSCO-Beteiligung die Bundesregierung, ihre wirtschaftspolitischen Beziehungen zu China zu überdenken und nach dem Prinzip der Reziprozität auszurichten?

22. Wann wird die Bundesregierung ihre im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigte China-Strategie vorstellen, und welcher Zeitplan ist für die konkrete Umsetzung vorgesehen?

Steht die COSCO-Beteiligung im Widerspruch zur grundsätzlichen Ausrichtung der geplanten China-Strategie der Bundesregierung?

23. Veranlassen die Vorgänge und Diskussionen rund um die geplante COSCO-Beteiligung die Bundesregierung dazu, ihre Gesprächskanäle und persönlichen Kontakte zu China zu überdenken?

a) Wie oft (persönlich, schriftlich, elektronisch, telefonisch) tauschten sich Bundeskanzler Olaf Scholz und/oder das Bundeskanzleramt mit Andreas Rieckhof und/oder seinem Büro seit Beginn der Legislaturperiode aus, und bei welchen dieser Austausche kamen der Hamburger Hafen und die geplante COSCO-Beteiligung zur Sprache (bitte im Einzelnen mit Ort und Zeit aufführen)?

b) Wie oft (persönlich, schriftlich, elektronisch, telefonisch) tauschten sich Bundeskanzler Olaf Scholz und/oder das Bundeskanzleramt mit dem Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg Dr. Peter Tschentscher und/oder der Senatskanzlei Hamburg seit Beginn der Legislaturperiode aus, und bei welchen dieser Austausche kamen der Hamburger Hafen und die geplante COSCO-Beteiligung zur Sprache (bitte im Einzelnen mit Ort und Zeit aufführen)?

c) Wurde Bundeskanzler Olaf Scholz in seiner Funktion als Bundesminister der Finanzen der Vorgängerregierung bereits mit der Frage einer möglichen chinesischen Beteiligung am Hamburger Hafen befasst, und wenn ja, wann, und erging während seiner Amtszeit eine Weisung innerhalb des Bundesministeriums der Finanzen, wie die Frage einer möglichen chinesischen Beteiligung am Hamburger Hafen gehandhabt werden soll?

d) Wie oft hatten Mitglieder und Mitarbeiter der Bundesregierung seit Beginn der Legislaturperiode Gespräche mit Vertretern von COSCO oder mit Vertretern der chinesischen Regierung und ihr zuzurechnenden Entitäten, bei denen COSCO Thema war?

e) Wie oft hatten Mitglieder und Mitarbeiter der Bundesregierung seit Beginn der Legislaturperiode Gespräche mit Vertretern der Hamburger Hafen und Logistik AG, und war eine mögliche chinesische Beteiligung am Hamburger Hafen dabei Gesprächsthema?

24. Welche Funktion nimmt COSCO nach Kenntnis und aus Sicht der Bundesregierung ggf. im Prozess der zivil-militärischen Integration Chinas ein?

Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung hieraus für die Investition in den Hamburger Hafen?

25. Rechnet die Bundesregierung durch die COSCO-Beteiligung mit einer stärkeren politischen Einflussnahme Chinas auf Entscheidungsprozesse der HHLA?

26. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Politologen Thorsten Benner, dass die chinesische Regierung versucht hat, den Verkauf der CTT-Anteile an COSCO durch Erpressung herbeizuführen (www.deutschlandfunkkultur.de/chinas-interesse-am-hamburger-hafen-100.html)?

Wenn ja, erachtet die Bundesregierung eine solche Erpressung als legitimes wirtschaftliches Machtinstrument Chinas?

27. Rechnet die Bundesregierung im Falle von Interessenkonflikten im Hamburger Hafen mit wirtschaftlichem und politischem Druck anderer chinesischer Staatsunternehmen, der chinesischen Handelskammer bzw. den chinesischen diplomatischen Vertretungen auf andere deutsche Akteure oder gar staatliche Stellen?
28. Sieht die Bundesregierung durch die Investition Auswirkungen auf das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V, durch das der gesellschaftliche und wirtschaftliche Zusammenhalt in der EU gefördert werden soll, und wenn ja, welche?
29. Sieht die Bundesregierung ihre Glaubwürdigkeit dadurch geschädigt, dass sie auf der einen Seite die COSCO-Beteiligung ermöglicht, auf der anderen Seite die Abhängigkeiten von China verringern möchte (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/wirtschaft-wie-laesst-sich-die-china-abhaengigkeit-verringern-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220526-99-438671)?
30. Sieht die Bundesregierung einen Widerspruch darin, dass die COSCO-Beteiligung trotz Investitionsprüfverfahren und der Tatsache ermöglicht wurde, dass COSCO über eine Niederlassung in der Autonomen Region Xinjiang verfügt (COSCO Qingdao International Freight Co., Ltd. Xinjiang Branch), während die Bundesregierung wenige Monate zuvor dem Volkswagen-Konzern Garantien für Investitionen in China vor dem Hintergrund verweigerte, dass Volkswagen ein Werk in der Xinjiang-Region unterhält, in der es zu massiven Menschenrechtsverletzungen gegenüber der muslimischen Uiguren-Minderheit kommt?
31. Wird sich die Bundesregierung angesichts der COSCO-Beteiligung bei der chinesischen Regierung dafür einsetzen, dass entsprechende Investitionen in chinesische Hafeninfrastruktur auch seitens deutscher bzw. europäischer Unternehmen möglich sein werden?
32. Hat die Bundesregierung sich im Rahmen des Investitionsprüfverfahrens Hamburger Hafen mit der Frage befasst, ob die COSCO-Beteiligung an der CTT zu einem Wachstum des Handelsaustausches von CTT und/oder des Hamburger Hafens insgesamt mit China führen wird, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt, und jeweils in welcher Größenordnung und in Bezug auf welche Handelsgüter wird es nach Kenntnis der Bundesregierung zu einem Wachstum des Handelsaustausches kommen?
33. Vertieft die COSCO-Beteiligung nach Ansicht der Bundesregierung etwaige bestehende wirtschaftliche Abhängigkeiten in den Handelsbeziehungen mit China?
34. War die COSCO-Beteiligung Gegenstand von Gesprächen mit der chinesischen Regierung und dem chinesischen Präsidenten Xi Jinping bei der Reise des Bundeskanzlers Olaf Scholz nach Peking?
35. Nach welchen Kriterien wurde die den Bundeskanzler Olaf Scholz auf seiner Reise nach China am 4. November 2022 begleitende Wirtschaftsdelegation zusammengesetzt?
Inwieweit wurde bei der Auswahl der Delegation der China-Reise des Bundeskanzlers auch der deutsche Mittelstand berücksichtigt?
36. Warum hat die Bundesregierung, anders als im Fall der CTT, den Verkauf der Chipfabrik Elmos untersagt?
37. Treffen Medienberichte darüber zu, dass die Bundesregierung die Übernahme von Elmos zunächst „voraussichtlich zulassen“ wollte, und wenn ja, wieso hat sie von ihrer Einschätzung später Abstand genommen (<https://www.welt.de/politik/deutschland/article241821377/Chip-Hersteller-Bundesregierung-will-offenbar-weiteren-China-Deal-genehmigen.html>),

und stimmt es, dass darüber, die Übernahme von Elmos zuzulassen, zwischen dem Bundeskanzleramt und dem BMWK Einigkeit bestand?

38. Wenn die Medienberichte über die frühere Haltung der Bundesregierungen zutreffen, worauf gründete die Auffassung der Bundesregierung, dass die Chip-Technologie von Elmos überholt sei und keine Gefahr durch den Abfluss von Know-how bestehe (<https://www.welt.de/politik/deutschland/article241821377/Chip-Hersteller-Bundesregierung-will-offenbar-weiteren-China-Deal-genehmigen.html>)?
39. Wenn die Medienberichte über die frühere Haltung der Bundesregierungen zutreffen, aus welchen Gründen hat sie die Einschätzung im Fall Elmos in der Folge geändert (www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/robert-habek-sieht-chinesischen-einstieg-bei-deutschem-chiphersteller-elmos-kritisch-a-b1938842-5ffe-44d2-b2f3-902260d6846c), und treffen Medienberichte darüber zu, dass der Verfassungsschutz der Meinung war, dass auch die Frage von Produktionskapazitäten zu berücksichtigen sei, und wenn ja, welche Rolle spielte die Auffassung des Verfassungsschutzes für die etwaige Änderung der Einschätzung der Bundesregierung im Fall Elmos (www.welt.de/politik/deutschland/article241821377/Chip-Hersteller-Bundesregierung-will-offenbar-weiteren-China-Deal-genehmigen.html)?
40. Worauf gründete nach Kenntnis der Bundesregierung die Mitteilung von Elmos, dass „bis zum heutigen Tage das BMWK den beteiligten Parteien mitgeteilt hatte, dass die Transaktion wahrscheinlich genehmigt“ werde (www.elmos.com/ueber-elmos/newsroom/pressemitteilungen/aktuelles/ad-hoc-verkauf-der-elmos-waferfertigung-an-silex-wird-wahrscheinlich-unter-sagt-werden.html)?
41. Welche Rolle bei der Entscheidung der Bundesregierung spielte die Auffassung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, dass eine „Gefahr des Know-how-Transfers“ drohe (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/aussenhandel-bundesforschungsministerium-warnte-habek-vo-r-genehmigung-des-elmos-verkaufs/28797902.html)?
42. Wurden bezüglich der geplanten Übernahme der Chipfertigung von Elmos Bedenken seitens anderer EU-Mitgliedstaaten und der USA gegenüber der Bundesregierung geäußert?
43. Stehen derzeit Entscheidungen der Bundesregierung zur Vergabe von Investitionsgarantien bzw. Hermes-Bürgschaften mit Bezug zu China an, und wenn ja, in wie vielen Fällen, in welchen Branchen, und mit welchem Umfang?
44. Treffen die Medienberichte darüber zu, dass die Bundesregierung neue Regelungen zu Investitionsgarantien plant, und wenn ja, wird über die vorgeannten möglichen Investitionsgarantien bereits nach den von der Bundesregierung in Aussicht gestellten neuen Regeln (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/staatliche-garantien-bundesregierung-will-investitionen-deutscher-unternehmen-in-china-deutlich-beschaerzigen/28802960.html) entschieden?
45. Hat die Bundesregierung über einen bekannten Fall hinaus (www.spiegel.de/wirtschaft/vw-in-china-bundesregierung-lehnt-investitions-garantie-abmenschenrechte-a-71be6d36-6b8e-4aed-bb2a-e132c31eb8e9) bereits Investitionsgarantien mit Bezug zu China abgelehnt?
46. Plant die Bundesregierung, auf EU-Ebene über eine gemeinsame europäische Hafenstrategie zu beraten, die verstärkt den Schutz kritischer Hafeninfrastruktur in den Blick nimmt und eine Investitionsstrategie umfasst, und wenn nein, warum nicht?

47. Wird die Bundesregierung Beteiligungen von Unternehmen aus Drittstaaten an kritischer Hafeninfrastruktur einem Stresstest unterziehen, um zu analysieren, ob sich hierdurch Abhängigkeiten oder Risiken für die nationale Sicherheit oder die Aufrechterhaltung kritischer Infrastrukturen ergeben, und wenn nein, warum nicht?
48. Plant die Bundesregierung, zu prüfen, ob zum Schutz kritischer Hafeninfrastruktur vor ausländischen Investitionen, die die nationale Sicherheit oder Ordnung beeinträchtigen könnten, eine Verschärfung der entsprechenden Regelungen in der Außenwirtschaftsverordnung erforderlich ist, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 17. November 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion