

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Beteiligung des chinesischen Staatsunternehmens COSCO an der Container Terminal Tollerort GmbH, einer Tochter der Hamburger Hafen Logistik AG

Die chinesische staatliche Reederei COSCO Shipping Port Limited (COSCO) beabsichtigte im Jahr 2022, 35 Prozent der Stimmrechte an der Containerterminal Tollerort GmbH (CTT), einer Tochter der Hamburger Hafen Logistik AG (HHLA), zu erwerben. Diese Beteiligung unterliegt der Investitionsprüfung nach dem Außenwirtschaftsgesetz und der Außenwirtschaftsverordnung, für die das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) federführend zuständig ist. Das BMWK hat das Investitionsprüfverfahren am 31. Oktober 2022 mit Erlass einer Teiluntersagung abgeschlossen, wonach COSCO nur einen Anteil von unter 25 Prozent an der CTT erwerben darf.

Im Rahmen des Investitionsprüfverfahrens sprachen sich das BMWK und die fünf weiteren beteiligten Bundesministerien sowie das Bundesamt für Verfassungsschutz (BfV) und der Bundesnachrichtendienst (BND) gegen die chinesische Beteiligung aus (www.n-tv.de/politik/Minister-Buschmann-fuerchtet-Chinas-Kontrolle-article23665187.html). Die EU-Kommission hatte bereits im Frühjahr 2022 vor dem Verkauf von Anteilen der CTT an COSCO gewarnt (www.handelsblatt.com/politik/international/kritische-infrastruktur-eu-warnte-schon-im-fruehjahr-vor-einstieg-der-chinesen-in-den-hamburger-hafen/28760864.html). Auch die Fraktion der CDU/CSU sprach sich gegen den Verkauf aus. Da die Bereitstellung von Informationen zu dem Verfahren durch die Bundesregierung aus Sicht der Fraktion der CDU/CSU unzureichend war, war der Fall im November 2022 bereits Gegenstand einer Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU (siehe Bundestagsdrucksache 20/4572).

Obwohl sechs fachlich involvierte Bundesministerien, der Verfassungsschutz und der BND gegen eine Beteiligung von COSCO an der HHLA CTT votierten, es zahlreiche Warnungen und breite Kritik an der chinesischen Beteiligung gab, nahm das Bundeskanzleramt eine gegenteilige Position ein. Bundeskanzler Olaf Scholz verteidigte die chinesische Beteiligung und sah infolge dieser keinen negativen Einfluss auf die Hafeninfrastruktur (www.zeit.de/politik/2022-10/olaf-scholz-cosco-china-hamburger-hafen). Schließlich beschloss das Bundeskabinett nach Abschluss des Investitionsprüfverfahrens durch das BMWK eine Teiluntersagung als Kompromiss, die COSCO eine Beteiligung an der HHLA CTT von unter 25 Prozent ermöglicht.

Die Bundesregierung legte jedoch nach Ansicht der Fragesteller während des gesamten Investitionsprüfverfahrens die falschen Prüfmaßstäbe an. So wurde die HHLA CTT nach Auffassung der Fragesteller entgegen den geltenden gesetzlichen Bestimmungen nicht als kritische Infrastruktur (KRITIS) eingestuft. Nach Kenntnis der Fraktion der CDU/CSU und laut jüngsten Medienberichten

hätte die HHLA CTT jedoch bereits seit April 2022 – also mehrere Monate vor der Entscheidung des Bundeskabinetts für eine Teiluntersagung – als Betreiber kritischer Infrastrukturen nach der BSI-Kritisverordnung gelten müssen (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/hhla-und-cosco-einstieg-chinesischer-staatsreederei-am-hamburger-hafen-koennte-doch-noch-scheitern/29089152.html). Damit hätte eine Beteiligung von COSCO an der HHLA CTT erheblich strengeren Prüfmaßstäben unterlegen. Die entsprechende Einstufung erfolgte durch das dem Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) unterstellte zuständige Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) jedoch erst Anfang 2023.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Lagen dem Bundeskanzleramt, einzelnen Bundesministerien, nachgeordneten Behörden oder dem Bundeskabinett in seiner Gesamtheit zum Zeitpunkt der Teiluntersagung Kenntnisse dazu vor, dass die HHLA CTT (womöglich) unter die Anlagenkategorie Nummer 1.3.5 laut Anhang 7 Teil 3 der BSI-Kritisverordnung fällt?
2. Zu welchem Zeitpunkt waren dem Bundeskanzleramt, einzelnen Bundesministerien, nachgeordneten Behörden und dem Bundeskabinett in seiner Gesamtheit bekannt, dass die HHLA CTT (womöglich) unter die Anlagenkategorie Nummer 1.3.5 laut Anhang 7 Teil 3 der BSI-Kritisverordnung fällt (bitte nach Bundeskanzleramt, Bundesministerien und nachgeordneten Behörden aufschlüsseln)?

Falls es zeitliche Verzögerungen beim Erkenntnisgewinn über die KRITIS-Eigenschaft der HHLA CTT zwischen den einzelnen Behörden gab, worauf sind diese zurückzuführen?

3. Wurde die HHLA CTT seitens des BMWK bzw. des BSI vor Abschluss des Investitionsprüfverfahrens noch unter den Schwellenwerten einer anderen Anlagenkategorie nach Anhang 7 Teil 3 der BSI-Kritisverordnung (z. B. Nummer 1.3.1 oder 1.3.2) bewertet?
 - a) Wenn ja, unter welcher Kategorie?
 - b) Wenn ja, wie konnte es zu dieser falschen Bewertung kommen?
4. Welche Vertreter des Bundeskanzleramts, der Bundesministerien und nachgeordneter Behörden haben sich seit dem 1. Januar 2022 mit Vertretern der Hamburger Hafen Logistik AG und/oder der Container Terminal Tollerort GmbH zu Gesprächen getroffen, und was war der jeweilige Anlass des Gesprächs (bitte nach Gesprächstermin und Anlass aufschlüsseln)?
5. Welche Vertreter des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und nachgeordneter Behörden haben sich seit dem 1. Januar 2022 wann mit dem Ersten Bürgermeister, mit Mitgliedern des Hamburger Senats und/oder der Senatsverwaltung der Hansestadt Hamburg über eine Beteiligung von COSCO an der HHLA CTT ausgetauscht?
6. Welche Vertreter des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und nachgeordneter Behörden haben sich seit dem 1. Januar 2022 mit der Vorstandsvorsitzenden der HHLA, Angela Titzrath, über eine Beteiligung von COSCO an der HHLA CTT ausgetauscht?
7. Hat es in einem der Gespräche (Bezugnahme zu den Fragen 3, 4 und 5) Hinweise darauf gegeben, dass die HHLA CTT (womöglich) unter die Anlagenkategorie Nummer 1.3.5 laut Anhang 7 Teil 3 der BSI-Kritisverordnung fällt?

8. Wieso erfolgte die vom BSI vorgenommene Einstufung der HHLA CTT als Betreiber einer kritischen Infrastruktur nach der BSI-Kritisverordnung erst Anfang 2023 und nicht bereits im April 2022, und wer trägt aus Sicht der Bundesregierung hierfür die Verantwortung?
9. Wie viel Zeit benötigte das BSI, um festzustellen, dass es sich bei der HHLA CTT tatsächlich um einen KRITIS-Betreiber nach der BSI-Kritisverordnung handelt, und ist die Dauer eines solchen Prüfverfahrens üblich?
10. Ab welchem Zeitpunkt war das BSI in das Investitionsprüfverfahren des BMWK eingebunden?
11. Ab welchem Zeitpunkt und durch wen erlangte das Bundeskanzleramt Kenntnis davon, dass das BSI in das Investitionsprüfverfahren des BMWK eingebunden ist?
12. Warum hat die Bundesregierung die zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages angesichts der politischen Tragweite der beabsichtigten Beteiligung von COSCO an der HHLA CTT weder darüber informiert, dass das BSI in das Investitionsprüfverfahren eingebunden wurde, noch darüber, dass die HHLA CTT als KRITIS-Betreiber eingestuft wurde, so dass die Ausschüsse des Deutschen Bundestages hierüber stattdessen aus den Medien erfahren mussten?
13. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage der HHLA, dass die für die Einordnung als KRITIS relevanten Umschlagdaten allen beteiligten Behörden jederzeit vorlagen (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/hhla-und-cosco-einstieg-chinesischer-staatsreederei-am-hamburger-hafen-koennte-doch-noch-scheitern/29089152.html)?
14. Warum hat die Bundesregierung angesichts des Vorliegens relevanter Umschlagdaten der HHLA CTT nicht berücksichtigt, dass das Unternehmen bereits zum Zeitpunkt der Teiluntersagung einer Beteiligung von COSCO an der HHLA CTT Betreiber einer kritischen Infrastruktur gewesen ist?
15. Hat das Bundeskanzleramt oder das BMI Einfluss auf die Einstufung der HHLA CTT als KRITIS-Betreiber durch das BSI genommen oder der HHLA CTT oder beteiligten Fachministerien bzw. deren untergeordneten Bundesbehörden signalisiert, dass eine Einstufung als KRITIS nicht angezeigt sei?
16. Vertritt die Bundesregierung die Position, dass die HHLA CTT ihrer Pflicht zur Meldung als KRITIS-Betreiber nicht nachgekommen ist?
 - a) Wenn ja, welche rechtlichen Konsequenzen ergeben sich hieraus für die HHLA und die geplante COSCO-Investition?
 - b) Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hieraus für das Konzept der Meldepflicht der Betreiber und deren Kontrolle?
 - c) Wenn nein, weshalb wurde die HHLA CTT nicht bereits im April 2022 als KRITIS-Betreiber eingestuft?
 - d) Wie viele Verstöße gegen die Verpflichtung zur Selbstregistrierungsverpflichtung von Betreibern kritischer Infrastrukturen wurden in den letzten fünf Jahren bekannt (bitte auch einzeln auflisten)?
17. Ist die Bundesregierung bei der Einstufung von KRITIS vollständig auf die Selbsteinschätzung der Betreiber angewiesen, und liegen ihr hierzu keine eigenen Informationen vor?
 - a) Wenn ja, hält die Bundesregierung dieses Verfahren für geeignet, um festzustellen, in welchem Fall es sich um KRITIS handelt?

- b) Wenn nein, welche Informationen z. B. über Güterverkehrsdichten und Umschlagsmengen liegen der Bundesregierung grundsätzlich vor, und warum hat die Bundesregierung nicht bereits früher erkannt, dass es sich bei der HHLA CTT um einen KRITIS-Betreiber handelt?
18. Warum hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Tatsache, dass es laut Medienberichten zwischen HHLA und BSI bereits 2022 Schwierigkeiten beim Informationsfluss gab (www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/bundesregierung-hamburg-hafen-containerterminal-101.html), nicht von der Möglichkeit einer Fristverlängerung oder Fristhemmung nach § 14a Absatz 5 und 6 des Außenwirtschaftsgesetzes Gebrauch gemacht, um eine fundiertere Bewertung im Rahmen des Investitionsprüfverfahrens abgeben zu können?
19. Warum hielt es die Bundesregierung vor dem Hintergrund zahlreicher Warnungen von Fachministerien, des Verfassungsschutzes und des BND vor einer potenziellen Einflussnahme eines chinesischen Staatsunternehmens auf die als KRITIS-Betreiber eingestufte Hamburger Hafen Logistik AG nicht für angezeigt, genauer zu prüfen, ob es sich auch bei der HHLA CTT um einen KRITIS-Betreiber handelt?
20. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus diesem Verfahren für die künftige Ausgestaltung des Außenwirtschaftsrechts und das geplante KRITIS-Dachgesetz?
- a) Wird die Bundesregierung eine nach Ansicht der Fragesteller überfällige Evaluierung des Außenwirtschaftsgesetzes vorlegen, und wenn ja, wann, und warum ist dies bisher noch nicht geschehen?
- b) Wann plant die Bundesregierung die nächste Anpassung der Außenwirtschaftsverordnung, und mit welchem inhaltlichen Schwerpunkt?
21. Was bedeutet die nach Auffassung der Fragesteller offenbar falsche Bewertung der Bundesregierung in diesem Prüfverfahren für die formell noch nicht abgeschlossene Beteiligung von COSCO an der HHLA CTT?
22. Kann bzw. muss die Bundesregierung die bereits erfolgte Teiluntersagung widerrufen, und wann beabsichtigt die Bundesregierung, ggf. ein neues Prüfverfahren nach den §§ 55a Absatz 1 Nummer 1, 56 Absatz 1 Nummer 1 der Außenwirtschaftsverordnung einzuleiten?
23. Wurden die Betreiber der Containerterminals Altenwerder (CTA) und Burchardkai (CTB) des Hamburger Hafens ebenfalls als KRITIS-Betreiber beim BSI registriert?
- a) Wenn ja, wann erfolgte deren Registrierung beim BSI?
- b) Wenn deren Registrierung vor der Registrierung der Betreiber des CTT erfolgte, weshalb ging es in diesen Fällen schneller?
- c) Gab es im Falle einer Registrierung der Betreiber von CTA und CTB Unterschiede zwischen CTA, CTB und CTT bei der Kommunikation und Bereitstellung von Informationen seitens der Betreiber gegenüber dem BSI, und wenn ja, wie äußerten sich diese?

- d) Wurden im Falle einer Registrierung der Betreiber von CTA und CTB diese nach der BSI-Kritisverordnung anders eingestuft oder bewertet als die Betreiber des CTT, und wenn ja, basierend auf welchen Daten bzw. Informationen?

Berlin, den 27. April 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

