

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kellner, Dr. Sandra Detzer, Dr. Konstantin von Notz, Dr. Alaa Alhamwi, Julian Joswig, Sandra Stein, Katrin Uhlig, Andreas Audretsch, Marlene Schönberger, Claudia Müller, Omid Nouripour und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schutz kritischer Transportinfrastruktur und strategische Abhängigkeit von China und anderen autoritären Staaten

Im Februar 2026 wurde bekannt, dass die chinesische Staatsreederei COSCO Shipping 80 Prozent der Anteile an der Hamburger Spedition Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG übernimmt. Das Bundeskartellamt hat die Übernahme geprüft und genehmigt; wettbewerbsrechtliche Bedenken wurden demnach nicht festgestellt (vgl. <https://table.media/china/news/cosco-staatsreederei-schließt-auf-hamburger-spedition>). Das Bundeskartellamt betonte allerdings selbst, dass lediglich wettbewerbsrechtliche Auswirkungen geprüft wurden und sicherheitspolitische Aspekte der außenwirtschaftsrechtlichen Prüfung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie erfolgen www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2026/02_20_2026_Cosco_Zippel.html?nn=52004.

Während COSCO Shipping vor allem den Transport von Containern auf dem Seeweg organisiert, ist Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG auf die Organisation des Weitertransports der Waren ins Binnenland spezialisiert.

Die Übernahme fügt sich in die bestehende Präsenz der chinesischen Reederei im Hamburger Hafen und entsprechende Übernahmeveruche ein, die in der Vergangenheit dazu führten, dass bestehende gesetzliche Regelungen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit diskutiert und zum Teil auch reformiert wurden. COSCO Shipping, die zu den größten Containerreedereien der Welt zählt, hält bereits eine Minderheitsbeteiligung von 24,99 Prozent am Containerterminal HHLA Container Terminal Tollerort der Hamburger Hafen und Logistik AG.

Im Rahmen der jährlich stattfindenden Anhörung des Parlamentarischen Kontrollgremiums (PKGr) warnen die Präsidentin und die Präsidenten der Nachrichtendienste des Bundes regelmäßig vor den sicherheitspolitischen Gefahren, die von verschiedenen autoritären Staaten für unsere Demokratie ausgehen (vgl. www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-916626). In diesem Zusammenhang warnte der Präsident a. D. des unter anderem für die Spionageabwehr zuständigen Bundesamts für Verfassungsschutz (BfV), Thomas Haldenwang, auch und gerade mit Blick auf strategische Übernahmeveruche autoritärer Staaten im Bereich unserer kritischen Infrastrukturen davor, die Aktivitäten Chinas angesichts des Agierens anderer Staaten sicherheitspolitisch aus dem Blick zu verlieren. So prägte Thomas Haldenwang das in der Sicherheitsszene mittlerweile zum geflügelten Wort gewordene „Russland ist der Stumm, China ist der Klimawandel“ (vgl. ebd.) und verwies auf das extrem strategische Vorgehen der Volksrepublik China beim Ein- bzw. Aufkauf auch von Teilen deut-

scher und europäischer kritischer Infrastrukturen, die zum Teil offenkundig auch Spionagezwecken und der umfassenden Analyse von innereuropäischen und weltweiten Warenströmen dient.

Vor dem Hintergrund aller bisheriger Erfahrungen und deutlichen Warnungen deutscher Sicherheitsbehörden und Nachrichtendienste, genauso aber bereits erfolgter gesetzgeberischer Nachjustierungen stellen sich verschiedene Fragen, unter anderem dazu, wo die Bundesregierung Schutzlücken sieht und wie sie konkret gedenkt, unsere kritischen Infrastrukturen vor entsprechenden Übernahmeversuchen möglichst effektiv zu schützen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern handelt es sich bei der Spedition Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG um ein Unternehmen, das nach der KRITIS-Rechtsverordnung des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI-KritisV) bisher als kritische Infrastruktur gilt, bzw. inwiefern handelt es sich nicht um ein solch eingestuftes Unternehmen, falls das Unternehmen bisher nicht als KRITIS (kritische Infrastrukturen) eingestuft, erwartet die Bundesregierung im Zuge der Umsetzung der NIS-2- und CER (Critical Entities Resilience)-Richtlinie und durch die Vorlage entsprechender Umsetzungsgesetze bzw. noch vorzulegender Verordnungen, dass das Unternehmen bzw. die nun in Rede stehenden Unternehmensteile zukünftig als KRITIS eingestuft werden?
2. Bis wann gedenkt die Bundesregierung die in Frage 1 genannten Verordnungen vorzulegen und Klarheit, auch mit Blick auf derzeit diskutierte Übernahmen und die Möglichkeit, diese über das Außenwirtschaftsgesetz (AWG) zu verwehren, zu schaffen, inwiefern läuft in Bezug auf diese Übernahme von Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG durch Cosco ein Investitionsprüfverfahren?
 - a) Wann hat das Investitionsprüfverfahren gestartet, und bis wann soll es laufen?
 - b) Welche Bundesministerien bzw. Behörden sind in dieses Investitionsprüfverfahren eingebunden, und wie wird dies jeweils bewertet?
 - c) Sollte bislang kein Investitionsprüfverfahren laufen, warum nicht, und was sind die konkreten Gründe dafür, dass ein solches Verfahren bisher nicht eingeleitet wurde?
 - d) Falls die Bundesregierung hier keine Details nennen kann, wie begründet sie das öffentliche Interesse an einer transparenten Prüfung in diesem Fall?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die mit der Anteilsübernahme der Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG einhergehende Kontrolle einer chinesischen Staatsreederei auf die Transportinfrastruktur (von Hafen bis Hinterland), sensible Datenströme sowie Logistikwege Deutschlands aus Sicht der Wirtschafts- und Versorgungssicherheit, hält die Bundesregierung die derzeitigen gesetzlichen Regelungen zur Verhinderung strategischer Übernahmen auch und gerade durch autoritäre Staaten wie China für ausreichend, und/oder welche konkreten Schutzlücken hat sie identifiziert, und wie will sie diese bis wann und durch welche konkreten Nachjustierungen abstellen?

4. Welche Erkenntnisse leitet die Bundesregierung aus der 80-prozentigen Übernahme der Spedition Konrad Zippel durch das chinesische Staatsunternehmen COSCO für die Ausgestaltung der im Industrial Accelerator Act (IAA) vorgesehenen FDI (Foreign Direct Investment)-Konditionierung ab, und wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Entscheidung, dass im Bereich der Produktion strategischer Güter durch den IAA künftig eine 49-Prozent-Obergrenze (sowie Joint-Venture-Pflichten) für ausländische Investoren gelten soll, während in der für diese Güter essenziellen Logistik- und Hinterlandinfrastruktur weiterhin 80-Prozent-Übernahmen durch denselben staatlichen Akteur zugelassen werden?
5. Plant die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die logistische Anbindung (Hinterlandinfrastruktur) als integraler Bestandteil der strategischen Wertschöpfungsketten in den Anwendungsbereich des IAA aufgenommen wird, und welche konkreten Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Fall Zippel/COSCO für die derzeit anstehende nationale Umsetzung der novellierten EU-FDI-Screening-Verordnung in das nationale Außenwirtschaftsrecht (AWG bzw. Außenwirtschaftsverordnung (AWV))?
 - a) Wie stellt die Bundesregierung künftig sicher, dass die in der novellierten EU-Verordnung explizit hervorgehobenen Risikofaktoren – insbesondere Investoren, die von einem fremden Staat kontrolliert werden, sowie der drohende Zugriff auf sensible Informationen (wie Logistikdaten) – im nationalen Prüfverfahren zu einer strengeren Handhabung bei der Übernahme kritischer Transportinfrastruktur führen?
 - b) Inwiefern sieht die Bundesregierung durch solche Übernahmen die in der EU-Verordnung besonders geschützten Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) gefährdet, und welche nationalen Vorkehrungen werden bei der anstehenden AWG/AWV-Novelle getroffen, um diese EU-Projekte vor dem strategischen Zugriff autoritärer Staaten zu schützen?

Berlin, den 25. März 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

